

**MASTER UNIVERSITARIO EN ESTUDIOS AVANZADOS EN
ARQUITECTURA-BARCELONA (MBArch)**

**LÍNEA DE GESTIÓN Y VALORACIÓN URBANA Y
ARQUITECTÓNICA**

**TESIS: “LA PLANIFICACIÓN SIN PARTICIPACIÓN CIUDADANA
EN PROYECTOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA PAZ”**

**ALUMNO: DAN DELVI VARGAS BELTRAN
LICENCIADO EN ARQUITECTURA**

CORREO ELECTRÓNICO: dan_delvivb@hotmail.com

DIRECTOR: DOC. ARQ. CARLOS MARMOLEJO DUARTE

CURSO ACADÉMICO 2015 – 2016



“El puente entre el hoy y el mañana que queremos, tiene un nombre y se llama *EDUCACIÓN*”

José Mujica

DEDICATORIA

La presente tesis la dedico a las personas que me dan fuerzas día a día para seguir adelante, que me apoyan en todos los proyectos que emprendo, la fuente de mi inspiración, mi esposa, mi hijo, mis padres y mi hermano, los quiero y amo muchísimo.

AGRADECIMIENTO

No pude haber realizado la presente tesis, ni haber cursado la maestría si no hubiera sido por el gran apoyo que tuve de mi señora esposa Marcela Galias y mi hijo Alejandro, a quienes agradezco profundamente el estar a mi lado apoyándome en cada momento. De igual manera agradezco el apoyo moral de mis padres Mario y Martha, y de mi hermano Hugo que fue muy importante para mí. Agradezco también a mi tío Walter Beltrán, porque su constante motivación me impulso a superarme día a día. No podía faltar la guía y aprendizaje que logre de parte de mi asesor de tesis Carlos Marmolejo.

INDICE

CAPITULO 1.

1.1. Introducción	8
1.2. Antecedentes de planteamiento	8
1.2.1. Planteamiento del tema de Investigación	8
1.2.2. Preguntas de Investigación	9
1.2.3. Hipótesis	10
1.2.4. Planteamiento de Objetivos	10
1.2.4.1. Objetivos Principales	10
1.2.4.2. Objetivos Secundarios	10
1.2.5. Metodología	10

CAPITULO 2.

2.1. Marco Teórico	12
2.1.1. La Participación Ciudadana en la Planificación	12
2.1.1.1. La Planificación Urbana	13
2.1.1.2. La Participación Ciudadana	13
2.1.1.3. La Planificación Estratégica	15
2.1.1.4. Los Actores	16
2.1.2. La Movilidad Urbana	17
2.1.2.1. La Movilidad Conceptualmente	17
2.1.2.2. Relación Accesibilidad y Movilidad	18
2.1.2.3. Antecedentes de la Movilidad	19
2.1.3. El Transporte Público Urbano	20
2.1.3.1. La Accesibilidad Base del Sistema de Transporte	21
2.1.3.2. El Transporte Actividad Contaminante	22
2.1.3.3. La Sustentabilidad en el Transporte	28
2.1.4. Organización Sindical en el Transporte Público	31
2.1.4.1. Conceptualización de Sindicato	31
2.1.4.2. Antecedentes históricos de los Sindicatos	32
2.1.4.3. Tipos de organizaciones sindicales	33
2.1.4.4. Derecho a sindicalizarse	34
2.1.4.5. El Sindicalismo en el Transporte Público en Bolivia	36
2.1.5. Negociaciones con Sindicatos	38



2.1.5.1. Características de la Negociación	38
2.1.5.2. La Negociación Colectiva	39
2.2. Estado del Arte	41
2.2.1. La participación Ciudadana en la Planificación en de Proyectos de Transporte Público	41
2.2.2. Planificación del Transporte Público – Caso BRT Transmilenio En Bogotá	45
2.2.2.1. La Problemática del Transporte Urbano en Bogotá	45
2.2.2.2. Planificación del BRT Transmilenio	46
2.2.3. Nuevas Alternativas al Transporte Público en Latinoamérica	49
2.2.3.1. Bus Rapit Transit (BRT)	49
2.2.3.2. El Teleférico	55
2.2.4. Situación de los Sindicatos ante Proyectos BRT – Caso Transmilenio	59
<u>CAPITULO 3.</u>	
3.1. El Transporte Público en La Paz – Bolivia	61
3.1.1. La Ciudad Metropolitana de La Paz	59
3.1.2. Sistema Vial	61
3.1.3. Movilidad Urbana en la Metrópoli	68
3.1.4. Antecedentes Históricos del Transporte Público	73
3.1.5. Descripción y Organización del Transporte Público	75
3.1.6. Estructura del Sistema	77
3.1.7. Situación de la problemática actual del Sistema de transporte	78
3.1.8. Regulación y Normativa	81
<u>CAPÍTULO 4.</u>	
4.1. Determinación de Actores en la Planificación del Transporte Público	82
4.1.1. Actor del Estado	
4.1.1.1. Dirección de Planificación - Gobierno Autónomo Municipal Autónomo de La Paz	83
4.1.1.2. La Paz Bus (Puma Katari) – Gobierno Autónomo Municipal de La Paz	89
4.1.1.3. Mi Teleférico – Gobierno Central	96
4.1.2. Actores del Sector Privado	
4.1.2.1. Transporte Público Tradicional	103



4.1.2.1.1. Federación del Transporte Público de La Paz	103
4.1.2.1.2. Dirigencia Sindical del Transporte Público	110
4.1.2.1.3. Características de Organización de un Sindicato de Transporte Público	114
4.1.3. Actores de la Sociedad Civil	115
4.1.3.1. Usuarios	115
4.1.4. Actores Adicionales	121
4.1.4.1. Comerciante Informal	121
<u>CAPITULO 5.</u>	
5.1. Conclusiones	124
5.2. Recomendaciones	128
<u>CAPITULO 6.</u>	
6.1 Anexos	130
6.1.1. Bibliografía	130
6.1.2. Entrevistas	133
6.1.2.1. Jefe de planificación integral del GAMLP	133
6.1.2.2. Asesor de la dirección del LA PAZ BUS	138
6.1.2.3. Jefe del departamento de estudios e investigaciones de "MI TELEFÉRICO"	143
6.1.2.4. Secretario general del sindicato de transporte Eduardo Abaroa	147
6.1.2.5. Secretario General de la Central Única de Transporte Urbano de La Paz CUTUP	152

CAPITULO 1.

1.1.INTRODUCCIÓN

1.2.ANTECEDENTES DE PLANTEAMIENTO

El análisis del desenvolvimiento de la actividad en las ciudades da como resultado la identificación de una serie de problemáticas con mayor o menor complejidad, las mismas que en algunos casos persisten en el tiempo asiéndose crónicos.

La ciudad elegida es la Ciudad de La Paz, sede de Gobierno de la República de Bolivia la misma que centraliza casi la totalidad de la administración pública del Estado. Según el último censo realizado en Bolivia en 2012, por el Instituto Nacional de Estadística (INE), indica que la población del país es de aproximadamente 10 millones de personas. De estas, el 27% se concentran en el Departamento de La Paz y 17,9% en la RMLP (Región Metropolitana de La Paz). Es así que, esta región va tomando una importancia cada vez mayor respecto al total de población del Departamento de La Paz, llegando a residir en un 6,8% de su superficie un 66,4% de su población.

Dentro de este territorio se puede observar que la disposición de la población en la RMLP define tres ámbitos territoriales, con características poblacionales y socioeconómicas distintas. En primer lugar, el Municipio de El Alto, con 843.934 habitantes en una superficie de 385 km² y una densidad de 2.478 habitantes/Km². En segundo lugar, se encuentra el Municipio de La Paz donde su población es de 764.617 habitantes en una superficie de 2012 km² y su densidad de 382 habitantes/km²; por último, el tercer ámbito territorial corresponde al resto de los Municipios, que actúan como núcleos pequeños y ciudades intermedias con una población de 188.203 habitantes y una densidad promedio de 39 habitantes/km² (Fuente: Instituto Nacional de Estadística - Censo Nacional de Población y Vivienda 2012).

Entre muchas problemáticas que urge su atención en la metrópoli paceña está la reflejada en un sin número de publicaciones, que demuestran la situación actual del sistema de transporte público que genera un sin número de problemas a los mismos transportistas y sobre todo a la ciudadanía usuaria.

Lamentablemente es una irregularidad que perdura por décadas, que hasta la fecha no se pudo dar solución, ya que el problema del transporte público es bastante compleja y abarca muchas variables, desde entender las condiciones físicas de la urbe, la movilidad, la realidad del transporte público, la situación de los transportistas, la reglamentación, las soluciones que la administración tanto gubernamental como municipal están implantando y por último el tipo de planificación que hace el GAMLP.

1.2.1. PLANTEAMIENTO DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN

La problemática del transporte público en la ciudad de La Paz fue creciendo paulatinamente. En un principio con la intención de abrir el mercado laboral que en la década de los 80 pasaba por su punto más álgido el Gobierno elimina el monopolio en el servicio de transporte. Que hasta ese entonces tenían los sindicatos (termino solo utilizado para agrupar a diferentes organizaciones, ya que no cumplen las funciones de un sindicato por concepto). Esta medida permitió la creación de la única experiencia de propiedad pública del servicio de pasajeros, la *Empresa Nacional de Transporte Automotor (ENTA)*, con capacidad de 80 pasajeros. La desmonopolización también permitió el surgimiento de asociaciones, cooperativas, sindicatos y otro tipo de organizaciones que a la fecha operan el servicio. Sin embargo la medida legal no establecía ningún tipo de reglamentación y/o condiciones para la prestación del servicio, lo que es un proceso q dura ya unos veinte años de desregularización, ha devenido en una informalidad y *miniaturización* de los medios de transporte urbano, que a su vez ha implicado un proceso de deterioro del servicio, que consolida al “*minibús*” (vehículo del tipo combi con 13 pasajeros), el origen de este gremio coincide con un momento sociopolítico de relevancia en el país¹.

¹ GONZALO, Vargas Fernández, Ingeniero, Oficial Mayor Técnico GMLP, “*El transporte público en La Paz*”



En esta década coincide el proceso de relocalización minera en el Gobierno del Dr. Víctor Paz Estenssoro donde la Corporación Minera de Bolivia puso en ejecución el Plan de Relocalización de acuerdo con el D.S. 21060; logrando detener el derrumbe inflacionario. Por la caída de las cotizaciones de minerales en el mercado mundial. El fenómeno de la relocalización consistió en la liquidación de beneficios sociales en masa ofreciéndose para el efecto una serie de bonificaciones extralegales, que en su momento incentivaban al personal, para tomar la decisión de dejar sus fuentes de trabajo tradicionales, con la esperanza de buscar nuevos medios de supervivencia, la mayoría de los trabajadores recibieron entre 5 a 25 mil dólares americanos.

Con un capital en manos los mineros eligieron diferentes inversiones, de las que resaltan dos: participaron en un número elevado en la colonización de Caranavi, Alto Beni y principalmente el Chapare, zonas de nueva frontera agrícola, coincidiendo con el boom del cultivo de coca; por otro lado cualquier persona que recibía su indemnización de cinco mil dólares o más en las minas, se compraba un “taxi o minibús” y empezaba a operar. El transporte se convirtió en un absorbente del rebalse del desempleo.

Posteriormente en el año 1991 entro en circulación el “Carry” (la misma forma que el anterior solo que con capacidad para 7 personas), con la única ventaja de su acceso a lugares inaccesibles en las laderas de la ciudad.

Lamentablemente esta miniaturización del transporte, además de su pésima organización y toda la reglamentación relacionada ocasiono innumerables problemas, los mismos que aumentan con el pasar de los años.

Haciendo una retrospectiva informativa de los problemas más recientes nos encontramos con un artículo de prensa del periódico La Razón de fecha 15 de diciembre del 2013 “*Problema del Transporte público*” donde además de detallar la gran problemática también resalta que los transportistas tienen la peligrosa tendencia de imponer sus puntos de vista con la fuerza.

En otra publicación del periódico la Prensa “*El trameaje² colapsa al transporte paceño*” de fecha 27 de Noviembre del 2012 por Mirna Echave. Se detalla uno de tantos conflictos que tuvieron la ciudadanía con el transporte público. En ese año, por primera vez, la ciudadanía salió a las calles a protestar contra el trameaje que los transportistas públicos realizan, con el fin de mejorar sus ingresos. Si bien la nota es de 4 años atrás, este año se tiene muchas publicaciones al respecto, como el artículo de fecha 14 de abril del 2015 “*En la Zona La Portada se rebelan contra el trameaje de sindicatos de transporte de El Alto*”

Así también en fecha 20 de enero 2014 “*Transporte público va al paro en La Paz ante la resistencia vecinal*” en el que trata la problemática de la alza de tarifas y el desacuerdo con los usuarios, o el de fecha 16 de abril 2014 “*El infierno del transporte público*”.

En una revisión actual, están los artículos: “*La autopista La Paz el Alto sigue siendo una zona para trameajes*” del año 2015, “*Al menos 150 choferes fueron multados por cambios de ruta y trameajes*” de fecha 22 de febrero 2016, “*Minibuseros establecen al menos seis nuevos puntos de trameaje*” de fecha 5 de marzo 2016 y “*Choferes llegan a los golpes por rutas y culpan a Alcaldía paceña*” de fecha 12 de marzo 2016.

Lamentablemente es una irregularidad que hasta la fecha no se pudo dar solución, ya que el problema del transporte público es bastante complejo y abarca muchas variables, desde entender las condiciones físicas de la urbe la movilidad, la realidad del transporte público, la situación de los transportistas, la reglamentación, las soluciones que la administración tanto gubernamental como municipal están implantando y por último el tipo de planificación que hace el GAMLP, cuenta este con la participación de los actores, existe la figura de la participación ciudadana en la planificación urbana.

1.2.2. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

² “trameaje” es un término que utiliza la población para explicar la división que hace el transporte público de un recorrido completo en dos o tres etapas y cobrar al pasajero cada una de las etapas como uno completo.



La problemática se basa en el estudio de un comportamiento social y parámetros del sentir y comportamiento de los actores, en tal sentido la hipótesis se construirá a partir de responder las preguntas:

- ¿Qué tipo de transporte público tenemos?
- ¿Cuáles son las causas para la situación actual del transporte público en la ciudad de La Paz?
- ¿Por qué las Entidades de Administración a través de la planificación no puede dar solución a los innumerables problemas que provoca el transporte público?
- ¿Es necesaria la participación ciudadana en la planificación?, y si es así ¿Qué tipo y cómo aplicarla?
- ¿Qué criterios priman en las negociaciones entre el ente administrador y los grupos sociales?
- ¿Las actuales soluciones que están poniendo en práctica las entidades públicas, no provocaran los mismos efectos que origino el actual sistema de transporte público?

1.2.3. HIPÓTESIS

La problemática se basa en el estudio de un comportamiento social y parámetros del sentir y comportamiento de los actores, en tal sentido la Hipótesis se construyó a partir de responder las preguntas anteriormente planteadas.

El análisis que se realizó fue de la problemática que envuelve al Transporte Público en la ciudad de La Paz, los procesos sociales que inciden en él y sobre todo el proceso de planificación.

En este contexto, la hipótesis que se determinó es.

“La carencia de la participación ciudadana en la planificación del Transporte Público, hace que los proyectos y planes, causen impactos significativos a una parte de los actores”

1.2.4. PLANTEAMIENTO DE OBJETIVOS

El área de estudio de la presente tesis está referida a detallar las características del actual sistema de transporte público en el municipio de la ciudad de La Paz. Determinar el origen, los detalles de su desarrollo y su crecimiento, la problemática y sus causas, el accionar de las entidades públicas en la planificación y solución de ésta problemática y la existencia o no de la participación de los actores en la planificación urbana con negociaciones donde cada actor logre una satisfacción de necesidades y requerimientos en busca de las mejores soluciones a las problemáticas, que sean decisivas e integrales.

1.2.4.1. OBJETIVOS PRINCIPALES

Se busca con la investigación incidir en dos objetivos principales:

- Determinar las causas de la actual problemática del transporte público
- Determinar las causas que evitan se solucione la problemática del transporte público

1.2.4.2. OBJETIVOS SECUNDARIOS

Para lograr estas metas se determina los siguientes objetivos secundarios con el fin de abarcar los temas necesarios que hagan posible esclarecer la problemática:



- Analizar los antecedentes del origen, evolución, actualidad, tipos y organización del transporte público y del transportista.
- Desarrollar el marco teórico necesario para esclarecer los conceptos, su importancia y actualidad de: movilidad, transporte público, organizaciones sindicales, participación ciudadana en la planificación urbana y negociaciones, que se tocara en la presente investigación.
- Estudiar soluciones aplicadas al transporte público en otras ciudades Latinoamericanas.
- Estudiar casos relacionados en los que se haya implantado la participación ciudadana en la planificación del transporte público
- Detallar el proceso de planificación del transporte público en la entidad administradora Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.
- Determinar el ámbito de actores para el muestreo de entrevistas para objetivar la investigación
- Analizar los resultados y determinar conclusiones y recomendaciones.

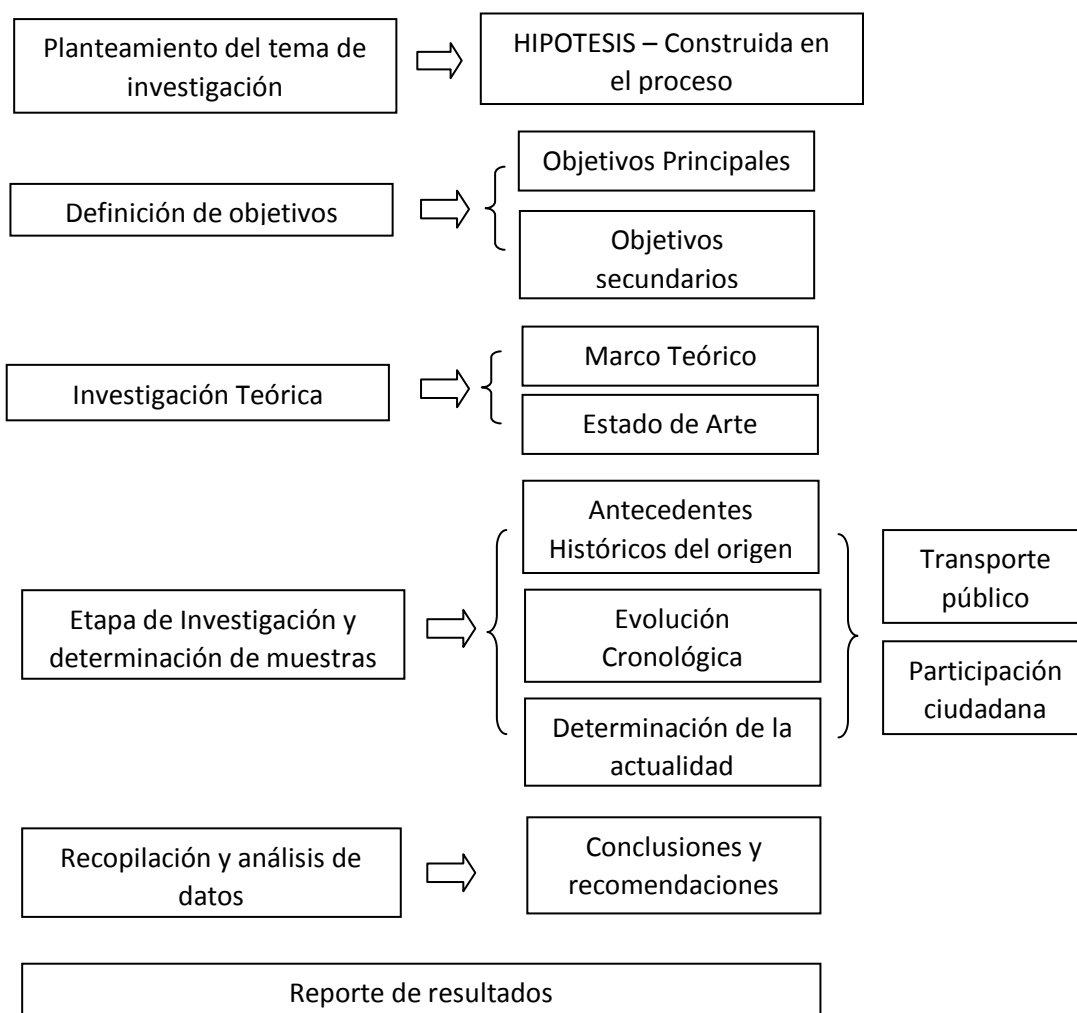
1.2.5. METODOLOGÍA

El área de estudio de la presente tesis está referida a la importancia y adecuada participación ciudadana en la planificación urbana, para que las soluciones a las problemáticas sean decisivas e integrales, dicho estudio se realizara tomando como objeto de estudio el transporte público. Como se hizo notar con anterioridad, la investigación no parte con una hipótesis clara, pero si con un área de estudio muy bien delimitado y claro.

Dado el enfoque y el área de investigación el Método de investigación Cualitativo³ se hace el más apropiado para ser instrumento de investigación. Tiene un enfoque que evalúa el desarrollo natural de los sucesos, es decir no hay manipulación ni estimulación con respecto a la realidad, se fundamenta en una perspectiva interpretativa centrada en el entendimiento del significado de las acciones de seres humanos y sus instituciones. La REALIDAD se define a través de las interpretaciones de los participantes en la investigación respecto de sus propias realidades. De este modo convergen varias “realidades”, por lo menos la de los participantes, la del investigador y la que se produce mediante la interacción de todos los actores. Además son realidades que van modificándose conforme transcurre el estudio y son las fuentes de datos.

Establecido el tema de investigación, se plantea una serie de preguntas que serán respondidas en el desarrollo de la misma, construyendo paralelamente la Hipótesis final, ya que no se parte de una establecida en principio. Posteriormente se desarrolla un marco teórico desde los conceptos principales que abarca el estudio con el fin de establecer un punto de partida desde la literatura actual. También, se desarrolla el estado del arte entorno a los estudios actuales que rodean la investigación y estudios realizados al entorno de la participación ciudadana, el planteamiento de negociaciones y soluciones al transporte público, con el fin de comprender los distintos alcances urbanos, económicos y sociales. A partir de lo establecido anteriormente, se plantea dos objetivos generales que se explica a través de seis objetivos específicos y particulares. Para responderlos, se plantean tres etapas de análisis de investigación: una etapa histórica que determinara el origen tanto del transporte público en La Paz como la participación ciudadana en la planificación, una etapa de análisis cronológico de ambos temas y una etapa que determinara la situación actual. Estas tres etapas de investigación junto con la información complementaria recogida de las entrevistas en profundidad realizadas proporcionan la información necesaria para el análisis de resultados y determinación de las conclusiones correspondientes a este estudio.

³ Roberto Hernández Sampieri “Metodología de Investigación”, Quinta Edición



CAPITULO 2.

2.1. MARCO TEÓRICO

2.1.1. LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA PLANIFICACIÓN URBANA

La planificación urbana u ordenación territorial ha sido definida y planteada de numerosas maneras y de acuerdo a diferentes grados de complejidad. Desde una perspectiva tradicional, la planificación urbana está relacionada con el rol del Estado, en sus diferentes niveles, para intervenir en el diseño, administración y mantenimiento de ciudades. Este proceso tiene en cuenta directrices sobre el crecimiento de los asentamientos humanos, su función y los instrumentos para ordenar la dinámica urbana. Así, desde el sector público, está considerada como una actividad regulatoria, burocrática y relacionada con procedimientos (Tewdwr-Jones, 1999). Sin embargo, desde una visión más amplia, no solamente el Estado interviene en la planificación urbana, sino también el sector privado y sobre todo la sociedad civil.

En este sentido, los “planificadores urbanos” ya no sólo son técnicos que trabajan para la burocracia estatal y política, sino también para los desarrolladores urbanos y las organizaciones de la sociedad civil (Friedmann, 1998). Se trata de un proceso que no sólo contribuye, sino también da forma a la reestructuración social y económica. En este sentido, algunos autores como Tewdwr-Jones (1999), enfatizan la necesidad de superar la noción de la planificación urbana como simplemente relacionada a reglas y regulaciones.



Por otra parte, se trata de un proceso altamente politizado donde los intereses de los diferentes actores involucrados tienen gran relevancia y por lo tanto la negociación se convierte en una estrategia esencial. Pero en la mayoría de los casos, el planificador urbano del sector estatal es visto como un técnico que debe mantenerse ajeno al juego y poder político. Sin embargo, de acuerdo con Tewdwr-Jones (1999), la planificación urbana es, sin lugar a dudas, una actividad política basada en una alianza entre profesionales, políticos y público en general.

2.1.1.1. LA PLANIFICACIÓN URBANA

La Planificación Urbana ha sido estudiada desde muchos puntos de vista y con indiferentes variables, se debe empezar con la conceptualización fría de los términos. Desglosando palabra por palabra tenemos que por un lado **planificación** está definida como “Los esfuerzos que se realizan a fin de cumplir objetivos y hacer realidad diversos propósitos se enmarcan dentro de una planificación. Este proceso exige respetar una serie de pasos que se fijan en un primer momento, para lo cual aquellos que elaboran una planificación emplean diferentes herramientas y expresiones” (www.definición.de). Y **urbano** es “Del latín urbanus, el adjetivo urbano hace referencia a aquello perteneciente o relativo a la ciudad. Una ciudad es un área con una alta densidad de población y cuyos habitantes, por lo general, no se dedican a las actividades agrícolas” (www.definición.de).

Por tanto se concluye que la Planificación Urbana está referida a los esfuerzos que se realiza por cumplir objetivos dentro de un plan o proyecto que tiene que ver con la ciudad o urbano empleando una serie de herramientas e instrumentos técnicos y normativos que se establecen para el uso de suelo y regular las condiciones para su transformación o conservación. Comprende un conjunto de prácticas en esencia proyectivas para establecer un modelo de ordenación para un determinado ámbito espacial.

La planificación urbana desde la perspectiva tradicional está “relacionada con el rol del Estado, en sus diferentes niveles, para intervenir en el diseño, administración y mantenimiento de ciudades. Este proceso tiene en cuenta directrices sobre el crecimiento de los asentamientos humanos, sus funciones y los instrumentos para ordenar la dinámica urbana. Así, desde el sector público, está considerada como una actividad regulatoria, burocrática y relacionada con procedimientos” (Tewdwr-Jones, 1999).

Sin embargo cabe mencionar que no solo el Estado o la administración pública a través de las Alcaldías son los únicos que intervienen en la planificación urbana, “también participan el sector privado y sobre todo la sociedad civil, en este sentido los planificadores urbanos no solo son técnicos que trabajan para la burocracia estatal y política, sino también para los desarrolladores urbanos y la sociedad civil” (Friedmann 1998). Es un proceso que además influye directamente en la dinámica de la estructuración social y económica de una ciudad.

La planificación urbana es un proceso con un alto nivel de influencia política, donde los intereses de los diferentes actores involucrados tienen gran importancia, por lo tanto la negociación se convierte en una estrategia esencial, es así que “la planificación urbana es, sin lugar a dudas, una actividad política basada en una alianza entre profesionales, políticos y público en general” (Tewdwr-Jones 1999).

Desde su origen hasta hace unas décadas la planificación era un proceso vertical que partía del Estado nacional, el regional, el provincial y luego el municipal y en su conjunto hacia la ciudadanía, siendo el Estado nacional la concentración de las decisiones y manejo de recursos. Este proceso de planificación fue cambiando desde hace unas décadas atrás en busca de la horizontalidad, en la cual la dirección es de abajo hacia arriba, donde la comunidad adquiere un rol fundamental en la construcción de la ciudad, haciendo valer sus necesidades e interés interviniendo en los procesos de toma de decisiones. Es así que en la actualidad se detecta tres actores centrales en la planificación urbana: El Estado nacional, la sociedad civil y el sector privado.

Este fue el principio de un cambio importante en la planificación con la inclusión de la ciudadanía, aspecto de gran importancia, ya que no hay mejor conocedor del territorio y de sus



dinámicas que sus mismos ocupantes. La planificación de diversifica manejando diferentes estrategias dentro la participación ciudadana.

2.1.1.2. LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En la evolución de la planificación urbana se ha ido corrigiendo falencias y añadiendo aspectos que perfeccionan cada vez un poco más. Uno de los más importantes fue como conocer con mayor acercamiento la realidad del territorio, como saber qué es lo que necesitan sus habitantes, es así que la consulta a las poblaciones afectadas e incidentes en el espacio era vital, además que éstos participen en la planificación de aquello que tanto afecta a su propia vida, la ciudad.

En principio éste era un asunto poco tratado por los diferentes sectores de la planificación, pues se trataba de un tema cuando menos incómodo y que añade una complicación más al planeamiento ya de por sí bastante complejo. Sin embargo, además ser útil y muy positivo para todas las partes, en la actualidad tiene el carácter obligatorio por ley.

La definición de participación ciudadana *“Es el conjunto de acciones o iniciativas adelantadas por un ciudadano o grupo de ciudadanos bajo la pretensión de impulsar el desarrollo local y la democracia participativa, a través de la integración de la comunidad al ejercicio de la política. Está basada en varios mecanismos para que la población tenga acceso a las decisiones del gobierno de manera independiente sin necesidad de formar parte de la administración pública o de un partido político”* (según la Enciclopedia libre Wikipedia).

La conceptualización de la participación ciudadana ha sido muy estudiada por diferentes teóricos urbanos, uno de los cuales es N. Cunill 1991, que dice *“la participación ciudadana se refiere a la intervención de los particulares en actividades públicas en tanto portadores de determinados intereses sociales”*. Basada en Sánchez Morón 1984, Cunill plantea múltiples áreas donde es posible desarrollar esta participación en el ámbito local, entre ellas vale la pena destacar *“...la posibilidad de presentar alegaciones y observaciones a un proyecto de disposición, como puede ser un plan de urbanismo, consultas y reuniones periódicas con asociaciones y organizaciones sociales sobre determinados aspectos de la acción municipal, participación en consejos de barrio u otros organismos descentralizados de gestión municipal, convocatoria de referéndums sobre problemas concretos de gran trascendencia social, etc...”*

Otro texto muy citado en materia de Participación Ciudadana es el de Arnstein⁴- 1969, que explica el proceso de la participación ciudadana con niveles, en la que se reconoce ocho niveles de participación o No, desde la perspectiva de que participación es poder. A los dos primeros niveles no los considera participación, los define como *manipulación* y *terapia*, en seguida los tres siguientes, de *información*, *consulta* y *apaciguamiento*, los considera una suerte de participación simbólica y por último los tres restantes de *alianzas* o *asociación*, *delegación de poder* y *control ciudadano*, estas últimas si serían reales formas de participación.

Vale la pena tener esta tipificación en mente ya que en muchos casos, se sigue creyendo que participación es solo informar. Si bien para participar efectivamente es necesario estar informado la participación es una interacción de actores, no una acción unilateral. Durante los últimos años se viene potenciando la de un proceso de participación pública, de un proceso de identificación e incorporación de las preocupaciones, necesidades y valores de los distintos agentes en la toma de decisiones. Una correcta participación pública consiste en un proceso de comunicación bidireccional que proporciona un mecanismo para intercambiar información y fomentar la interacción de los agentes con el equipo gestor del proyecto.

Pero dentro de la administración de las ciudades las instituciones públicas han trabajado en enmarcar el término a la práctica es así que por ejemplo en España en el Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano (C.E.) del Ministerio de Medio Ambiente del Gobierno de España señala *“El entorno urbano es responsabilidad, sobre todo, de los que viven y trabajan en las ciudades, sin cuya participación no puede tener éxito ninguna política urbanística. Todos los*

⁴ Arnstein 1969 “Ladders of Participation”



que actúan sobre el medio ambiente urbano (residentes, comerciantes, empresarios, asociaciones profesionales, etc.) contribuyen a su deterioro y a la vez, sufren las consecuencias y se benefician de las mejoras obtenidas”.

Por tanto, si alguien puede aportar algo a la planificación de la ciudad es aquel que vive en ella y sabe qué funciona bien y qué no, en su entorno, esto es, la ciudadanía. La apuesta es por una participación en aquellos asuntos que afectan al interés general o de algún grupo social.

2.1.1.3. LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

Teniendo en cuenta la importancia de la participación ciudadana en los procesos de planificación, podemos decir que es una excelente aliada y sobre todo herramienta estratégica. Es así que hace más de tres décadas que se originó la *Planificación Estratégica*, que conceptualmente se define como una *“metodología de trabajo que parte de una reflexión sobre la realidad actual de una ciudad o de un territorio para llegar, posteriormente, a un consenso entre agentes y ciudadanía sobre cuál debe ser el modelo territorial de futuro o cuales los medios que permitan la transformación deseada”*⁵. (Guía metodológica para la planificación estratégica).

Partiendo de esta definición, se establece que la planificación no es un solo procedimiento si no que está compuesto por fases:

- La fase de diagnóstico territorial, donde se determina las condiciones generales y detalladas de un territorio o de una ciudad.
- La fase en la que se definirá el modelo territorial que se quiere lograr en el futuro.
- La fase del diseño de los medios, herramientas, lineamientos y sobre todo estrategias con las que se lograra alcanzar **el modelo consensuado con todos los actores afectados**.
- La fase de la ejecución de las líneas seleccionadas.
- La fase de seguimiento y de evaluación.

El proceso de planificación estratégica a continuación viene seguido por el proceso de planificación operativa, en la cual se definen de manera detallada y desde una vertiente menos estratégica, pero más técnica, cuáles serán las acciones concretas que hay que ejecutar para desplegar las estratégicas, y lograr de esta manera las metas establecidas.

La inclusión de la participación ciudadana a la planificación estratégica genera una serie de aspectos muy importantes como son:

- Un plan estratégico integra un amplio y diverso conjunto de temáticas sectoriales económicos, medio ambientales, sociales, urbanos etc. que deben integrarse en el proceso participativo para diseñar el modelo de futuro.
- El alcance y la complejidad de un plan estratégico requiere un debate amplio de parte de todo el colectivo social, dentro del proceso participativo, estos tienen que estar bien dirigidos para evitar contaminar el debate con intereses particulares.
- El liderazgo político dentro del plan estratégico es la clave del éxito, pero el proceso participativo debe garantizar la implicación de todas las tendencias políticas y una buena comunicación interna y externa hacia la ciudadanía.
- No debe verse limitada por los ciclos electorales y periodos de gestión, ya que no es un proyecto de gobierno si no de ciudad, de ahí que el proceso participativo debe estar abierto a todo el mundo.
- La elaboración del plan comporta calendarios relativamente largos, por lo tanto, requiere un trabajo constante de comunicación, desde el punto de vista del proceso participativo
- En el proceso participativo debe aclararse competencias de la entidad gestora del plan, para evitar así falsas expectativas entre la ciudadanía participante.

⁵ Diputación de Barcelona *“La participación ciudadana en la planificación estratégica territorial”* - Guías Metodológicas para la planificación estratégica.

- El proceso de reflexión estratégico incluye objetivos sectoriales concretos como el objetivo general, que requiere un trabajo abstracto en los procesos sectoriales participativos.
- Los resultados se materializan a largo y mediano plazo en diversos departamentos municipales, por tanto se debe informar a la ciudadanía que aquella actuación se realiza como consecuencia del proceso participativo realizado en la elaboración del plan estratégico.

2.1.1.4. ACTORES

Como ya se mencionó anteriormente la planificación urbana, en la actualidad, no se puede entender sin la participación ciudadana, como un elemento estratégico para la construcción de proyectos adecuados, oportunos y sobre todo necesarios. Un plan estratégico es generalmente convocado y elaborado por la institución pública la cual involucra a todas las principales instituciones socioeconómicas de la ciudad, pero el éxito del plan depende en gran parte del grado de participación de todos los actores de la sociedad civil relacionados o afectados por un determinado plan, estos que además de tomar parte en el proceso deben demostrar verdadero compromiso por los resultados.

De tal forma, actualmente es posible distinguir tres actores centrales en los procesos de planificación urbana en la mayoría de las ciudades: el Estado, la sociedad civil y el sector privado. (Roitman 2008).

Comencemos por analizar el rol del **Estado**. Previamente es necesario distinguir el rol de este actor según sus diferentes niveles de actuación, responsabilidad y competencia: Estado Nacional, Estado Provincial o Regional y Estado Municipal. Se debe aclarar que los roles de cada nivel varían de acuerdo a la dinámica político-institucional de cada país.

El Estado Nacional si bien a partir de los años '70s pierde su poder como ordenador, administrador y desarrollo del crecimiento de las ciudades, el cual ha sido delegado en los Estados provinciales y municipales, aún tiene un poder relevante en la administración de los presupuestos destinados a programas de vivienda e infraestructura social y vial y principalmente en lo relativo al marco jurídico que regula el crecimiento urbano, esto dependiendo del país.

El Estado Provincial o Regional adquiere mayor relevancia desde que se delega la planificación de las regiones que realizaba el estado, ya que algunas regiones logran desarrollo económico con gran rapidez e independientemente de la influencia del Estado nacional. Así mismo, dentro de cada región hay ciudades que comienzan a adquirir roles más preponderantes o disminuyéndolos por sí mismas dentro de la economía, sin considerar su relación con el gobierno nacional.

El Estado Municipal pasa de un papel pasivo, de ejecutor de acciones según las directrices de los ámbitos institucionales de mayor nivel y con los recursos financieros que éstos le otorgan, a tener un rol activo en las decisiones sobre el crecimiento de la ciudad, la priorización e implementación de programas y recursos financieros e incluso acompaña el desarrollo urbano con un marco legal necesario para sus implementaciones.

Dentro de otra esfera diferente se tiene el rol de la **sociedad civil**, dentro de la cual son incluidos una amplia variedad de organizaciones, las mismas que están divididas en organizaciones de base y asociaciones de profesionales y/o empresarios.

Las *Organizaciones de base* también llamadas "organizaciones comunitarias", son grupos de mujeres y hombres que se organizan para representar a un determinado grupo social en base a objetivos y necesidades comunes relacionadas con su territorio, que representan en su conjunto a toda la ciudadanía ya sea desde una u otra organización. Estas mismas que en su mayoría son creadas con el fin de que se cubra sus necesidades, la defensa de sus derechos y atendiendo la sobrevivencia cotidiana de sus miembros, con objetivos estratégicos, para el fortalecimiento de las capacidades de la organización comunitaria.



Las *asociaciones de profesionales y/o empresarios* son grupos de personas con similares atributos con el objetivo principal de la defensa de los intereses de sus asociados, financiado por ellos mismos a través de cuotas. Por otro lado, cuentan con poder por su capital económico, social y de conocimiento. Según Healey (1985), *“una profesión puede ser considerada como un grupo ocupacional que ha alcanzado una posición de control sobre el contenido y la aplicación de ciertas habilidades y conocimiento en una materia determinada”*.

En la última esfera se encuentra el rol del **sector privado**, dentro de la cual se debe destacar a los desarrolladores urbanos o inmobiliarias, los cuales guían el crecimiento de la ciudad en base a la búsqueda de ganancias económicas, para lo cual es necesario el apoyo político del Estado y en algunos casos también de las organizaciones de la sociedad civil. Según Pérez (2002), *“los desarrolladores urbanos utilizan a la planificación urbana no como una herramienta que sirve a los intereses públicos, sino como un medio de producir áreas urbanas que satisfagan necesidades particulares”*.

2.1.2. LA MOVILIDAD URBANA

Nos ha pasado muchas veces que cuando nos encontramos atrapados en una trancadera (atasco vehicular) en una hora punta en la que la mayoría de la ciudadanía se moviliza en cualquier ciudad latinoamericana, cuando leemos el incremento de vehículos en el tráfico o cuando alguien no pudo conseguir llegar a una cita, sea esta de trabajo, social, empresarial, etc. porque le era imposible llegar al sitio se ubicaba este, nos llega a la mente una serie de interrogantes para las cuales es difícil encontrar respuesta: ¿el crecimiento del número de vehículos motorizados ya sean privados públicos tendrá algún límite?, ¿Nuestras infraestructuras viales ya no tienen cabida para tanto automóvil, el camino es construir más y más?, ¿Se podrá llegar en un momento a vivir sin automóviles?, ¿Qué otras formas de movilizarse podemos inventar para solucionar este problema?, ¿Quién podría dar solución a este caos?.

Estas preguntas y otras muchas, son las que reflejan uno de los retos más importantes de las áreas urbanas, es pues la movilidad en las ciudades, uno de los problemas más controvertidos y que más afecta a la mayoría de los ciudadanos, ya sea relacional, cultural y sobre todo estudio y laboral. No solo tiene un efecto en la vida cotidiana, sino también contiene una perspectiva política que incide en el tipo de ciudad y en la forma de vida que se ofrece a las personas, que incide en otras políticas como ser la vivienda, el espacio público, la forma urbana, el modelo urbano, etc.

2.1.2.1. LA MOVILIDAD CONCEPTUALMENTE

La ciudad compuesta por una infinidad de variables para su análisis, una de las más importantes y vitales es la movilidad. La misma se entiende como aquellas actuaciones de las administraciones para facilitar el acceso de los ciudadanos al trabajo, al estudio, a los servicios y al ocio mediante diversos modos de transporte: a pie, en bicicleta, en vehículos ecológicos, en transporte público y en automóviles de uso compartido.

Son muchos los factores de la transformación metropolitana que influyen en el volumen y en las características de los desplazamientos de la ciudadanía. Carmen Miralles⁶ en este contexto relaciona los siguientes: la revitalización económica en el marco de la globalización, el cambio de modelo productivo y las nuevas lógicas empresariales, el efecto de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TICs), la globalización cultural o las nuevas formas de consumo, tienen repercusiones directas en la movilidad. Pero además, explican procesos de cambio territorial que introducen cambios indirectos en la misma, este nuevo modelo territorial, caracterizado por una expansión física sin precedentes, una fragmentación, especialización y complejidad creciente del espacio, en especial de las nuevas periferias, condiciona la movilidad. Todo ello, sin olvidar que los propios cambios en los modos de transporte (el desarrollo de las redes, los avances tecnológicos o la generalización de su uso entre la población) y en la propia movilidad inciden en los sistemas económicos, en la aparición de

⁶ Miralles, Carmen. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel Geografía.

nuevos comportamientos culturales o de ocio entre la población o en la propia distribución de los usos de suelo. En este sentido, en la interpretación de la movilidad metropolitana es necesario superar el paradigma de la *causalidad* e introducir el de la *dialéctica*, que implica que existe una relación entre ciudad, transporte y movilidad recíproca y circular en el tiempo, en la que se subrayan sus características temporales, espaciales y también sociales.

Según Muñoz F.⁷ *“Inmersa en profundos cambios, el incremento de la movilidad se ha convertido en uno de los elementos más significativos de la transformación metropolitana. Las áreas metropolitanas muestran un escenario caracterizado por una intensa movilidad –derivada de la mayor movilidad de las personas y también de la mayor velocidad a la que se desplazan– y un uso extensivo del territorio –al poder cubrir mucha más distancia en sus desplazamientos y multiplicar el espacio de vida de su población”*

En el artículo “Expansión metropolitana y movilidad, el caso de Caracas”⁸, la movilidad urbana se puede entender como *“El desplazamiento de las mercancías o de las personas entre distintos puntos de una ciudad, va ligada a la accesibilidad de los individuos a bienes, servicios, actividades y destinos que les permiten obtener ingresos o satisfacer sus necesidades”*. En las últimas décadas se ha producido un aumento de la movilidad que se ha resuelto con la sobreutilización de los modos motorizados, en especial del automóvil. El espacio público está tomado por los coches privados, la calle tradicional se convierte en vía de circulación y su uso longitudinal es prioritario respecto del transversal.

Cuando se trata el estudio de la movilidad no se puede evitar la relación con los activos y estructura de oportunidades de la accesibilidad, concebida como el grado de ajuste entre las estructuras de oportunidades de movilidad, y los recursos y activos con los que cuentan los hogares para aprovecharlas.

2.1.2.2. RELACIÓN ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Al hablar de la accesibilidad se refiere a otorgar un rol relevante a conceptos como derecho, ejercicio de la ciudadanía e inclusión. Es decir, lo que destaca es la naturaleza pública de la movilidad y la accesibilidad, reconociéndose el hecho de que se trata de un bien que debería ser protegido por el conjunto de la sociedad. En términos de Ascher (2005), “hoy la movilidad es una condición clave de acceso al mercado laboral, a una vivienda, a la educación, a la cultura y el ocio, a la familia. El derecho a trabajar, a tener una vivienda, a recibir capacitación, ahora implica el derecho a la movilidad... en cierto sentido este derecho a la movilidad es una precondition de los otros derechos”. Esto daría a entender de una relación prácticamente causal entre la movilidad y el acceso a otros bienes y oportunidades con impacto directo de la calidad de vida de las personas.

Miralles y Cebollada (2003) afirman que la accesibilidad “hace referencia a la facilidad con que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano... la accesibilidad, además de una dimensión territorial, también es una característica individual con relación al número de opciones que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a los lugares y a las actividades”. En este concepto se incide la capacidad de las personas de acceder a los lugares donde se brindan algunos servicios y oportunidades necesitados o deseados por las personas. Como se deriva de estas definiciones, uno de los componentes fundamentales tiene que ver con la noción de capacidad para “llegar a”.

Entonces se debe destacar que un individuo puede contar con muy poca capacidad de movilizarse a grandes distancias en el espacio y, sin embargo, tener muy buena accesibilidad por cercanía. Y a la inversa, puede disponer de mucha facilidad de movimiento hacia muchos puntos de la ciudad, pero no hacia el que necesita llegar, por lo que, a pesar de su alto nivel de movilidad, su accesibilidad sigue siendo baja. En tal sentido, la localización de las actividades desempeña un papel relevante, en el sentido de que, en teoría, la superación de las distancias

⁷ Muñoz, F. (2006). El tiempo del territorio, los territorios del tiempo. En Nogué y Romero (Eds.), *Las otras geografías* (pp. 235-254). Colección crónica, Valencia.

⁸ Artículo “Expansión metropolitana y movilidad: el caso de Caracas”, EURE VOL 38 | NO 113 | ENERO 2012 | pp. 99-125 | ARTÍCULOS | ©EURE, autora Carmen Lizarraga, Universidad de Granada - España



puede darse desde el individuo desplazándose a las actividades o desde las actividades “desplazándose” hacia ellos. Es así que, por ejemplo, los problemas de accesibilidad al trabajo se podrían resolver de dos formas: con un adecuado sistema de transporte que lleve a las personas a las zonas con alta concentración de oportunidades laborales, o por medio del emplazamiento de oportunidades cercanas al lugar de residencia.

Desde otro punto de análisis es posible identificar otra línea algo más centrada en el fenómeno de la movilidad y accesibilidad. Una de las primeras constataciones de los análisis correspondientes es que las cuestiones relacionadas a la movilidad y la accesibilidad no constituyen un tema de libre elección personal y pueden presentar muy fuertes constreñimientos estructurales (Massot y Orfeuill, 2005; Wenglenski y Orfeuill, 2006). Es importante, pues, no caer en la “tentación” de pensar que la movilidad llega a todos los estratos sociales por igual. En este sentido, Kaufmann (2002) plantea justamente que no se debe confundir entre mayor velocidad de transporte y movimiento como un imperativo de las sociedades modernas, con que efectivamente ese sea un atributo de toda la población. En pocas palabras, el punto de partida para pensar en movilidad, accesibilidad y bienestar es que estas condiciones no pueden darse por establecidas, y que constituyen un atributo que no se distribuye de forma equitativa entre las personas y los hogares. Hay personas que tienen más posibilidades de movilizarse que otras, hay quienes pueden hacerlo mucho más rápido que otros, hay quienes pueden hacerlo en mayores direcciones que otros.

2.1.2.3. ANTECEDENTES DE LA MOVILIDAD

El análisis de las ciudades nos determina un modelo urbano y sus principales rasgos que permiten valorar el espacio público, desde la perspectiva que le atribuye la modernidad, como el espacio de conexión que acoge a los distintos transportes y a sus diversas velocidades. Sin embargo, la variable analítica fundamental es la accesibilidad pues esta determina, en buena parte, la igualdad de oportunidades para toda la ciudadanía, e influye en los niveles de exclusión social. Una accesibilidad modelada por el modelo de movilidad derivado de la relación entre los distintos transportes urbanos.

Para comprender la organización del espacio urbano actual y conocer la relación existente entre la planificación urbana y la movilidad es preciso retroceder al primer tercio del siglo XX, cuando el Movimiento Moderno formuló los principios de la “Teorización Racionalista” y junto a ellos la propuesta de ciudad funcional, como respuesta a los problemas urbanos que se detectó en la ciudad decimonónica⁹ como ser: la falta de espacios verdes y de higiene, déficit de equipamientos, y mezcla de usos y funciones urbanas, entre otros. De ahí surge la ciudad funcional con el imperativo del desarrollo zonal como organizador del espacio urbano, de tal forma que se consiga estructurar la ciudad asignando una sola función a cada lugar, considerando además que sólo existen tres actividades urbanas: residencia, trabajo y ocio. Así, aunque la ciudad capitalista expulsa los usos y actividades de ciertos espacios mediante el precio del suelo, este no es el único mecanismo.

La propuesta funcionalista, organizada formalmente a través de los planes urbanísticos, refuerza la segregación espacial de ciertos usos y grupos sociales, y los coloca como piezas separadas, unidas entre ellas por grandes ejes viarios.

Esta ciudad ordenada, entonces, requiere una cuarta e imprescindible actividad: la circulación y el uso masivo del transporte privado. La calle se organiza según criterios segregacionistas donde los espacios públicos se convierten en espacios conectivos con la circulación como único uso posible. En esta propuesta de organización urbana el automóvil es el instrumento central del sistema de movilidad pues permite un funcionamiento unitario del sistema urbano en el que los ciudadanos pueden llegar a sus destinos cotidianos.

Para entender la realidad urbana actual se debe entender que el modelo urbano se configura como una ciudad *fragmentada, creciente y desigual* (Miralles y Cebollada 2003).

⁹ Forma figurada con la que, de manera despectiva, se identifica que un cosa esta desfasada o pertenece a una época anterior, relacionada con el siglo XIX.

“Ciudad *fragmentada* porque en el social, en el económico y en el funcional, organizada en áreas urbanas que tienden hacia la homogeneidad interna, con contundentes rupturas entre ellas incluso en la continuidad espacial construida. Es pues una ciudad que marca la transición entre las distintas actividades, tipologías edificatorias y grupos de renta. Todo ello produce una pérdida de complejidad que, en definitiva, la empobrece y empequeñece” (Miralles, 2002)

Ciudad *creciente*, porque en su expansión utiliza gran cantidad de espacio con una mínima implantación de usos, lo que ocasiona que las densidades poblacionales sean bajas, que produce un alejamiento entre actividades.

Ciudad *desigual* porque la accesibilidad a los servicios dentro del territorio no es homogénea, lo que determina privilegiados. De igual manera no es igualitaria en la cobertura territorial de los medios de transporte colectivo público, que solo cubre parte del espacio urbano, lo que concentra el servicio en sectores centrales.

Entonces este modelo urbano organiza el espacio público, que concentra la función de facilitar el desplazamiento de las personas y mercancías a una velocidad adecuada y ajustada a las distancias, pero el crecimiento de las ciudades ha hecho que estas distancias sean más largas, además que las áreas centrales o de intersección concurrente sufra de concentración cada vez más creciente de vehículos. En este sentido la velocidad aumenta con la intención de mantener la relación espacio tiempo estable.

La calle-autopista es también un **elemento de selección y de segregación** puesto que sólo admite a aquellos usuarios que tengan coche y sólo puede asumir una de las muchas funciones que la han definido: la conexión. La vía rápida urbana se manifiesta como una destrucción de la calle tradicional en la que, según los criterios racionalistas, se concentran demasiadas actividades (Bohigas, 1985). En las calles tradicionales se contaba con espacio que posibilitaba la sociabilización, ocio, compraventa, la protesta, además de la convivencia entre el peatón y el vehículo con sus características velocidades. Estas particularidades han sido expulsadas por el modelo urbano actual, en la misma que es necesario separar las funciones viarias y quitar aquellas que no cumplan con la función de la conexión, donde se pretende que el espacio este ocupado por máquinas y no personas. “*La calle es una máquina para el movimiento: una fábrica cuyo equipamiento debe garantizar que uno pueda moverse. La calle moderna es un nuevo órgano. Debemos inventar nuevos tipos de calles, equipadas como fábricas*” (Le Corbusier 1924).

2.1.3. EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

El transporte constituye un elemento esencial en la vida de las urbes actuales, hasta el punto de que resulta difícil imaginarse cómo serían, en la actualidad, nuestras ciudades y áreas metropolitanas sin transporte.

Las ciudades están experimentando transformaciones en su estructura urbana donde las actividades se separan por grandes distancias. Según de Mattos (2010), una nueva forma urbana de metropolización expandida y difusa emerge de la materialización de los flujos en las áreas urbanas, debido a la conectividad y la movilidad que han reducido el impacto del factor de la distancia en las decisiones sobre la localización de las actividades.

El transporte como instrumento de la reducción de distancias, siempre ha estado presente en las sociedades humanas como una necesidad básica para su supervivencia, para garantizar la continuidad el desarrollo de la sociedad, a través del traslado de los nutrientes y residuos generados (Martín, 2011). En ese contexto natural, el transporte goza de una total compatibilidad con el medio ambiente, minimizando sus impactos a través de una estrategia reductora de la movilidad. Pero el ser humano, especialmente tras la aplicación de la energía mecánica a los medios de transporte, ha escapado en su estrategia de movilidad a las restricciones de la naturaleza, originando crecientes impactos medioambientales representados en el consumo de enormes cantidades de energía y de materiales que generan, a su vez, grandes masas de residuos sólidos, líquidos y gaseosos. Estos procesos desbordan la capacidad de autorregulación del ecosistema global, por lo que resultan difícilmente sostenibles en el tiempo.



En la búsqueda de movilidades personales para cada estilo de vida diferente, la elección de uno o una combinación de varios modos de transporte permite a los individuos una cierta flexibilidad para desplazarse en la ciudad. De esta manera, la movilidad se ha convertido en una parte esencial de la vida moderna. Como se refiere a los flujos en el contexto urbano, ir de un lugar a otro forma parte de los procesos necesarios para el funcionamiento de una ciudad, lo cual en muchos aspectos genera beneficios y aspectos positivos, pero también puede producir consecuencias negativas tanto para el medioambiente como para la sociedad en las áreas urbanas y metropolitanas (Freudendal-Pedersen, 2009).

Esto sucede cuando el sistema de transporte de un área urbana, sus opciones modales, su infraestructura, y políticas correspondientes favorecen en mayor medida los vehículos privados, en gran parte representados por automóviles. Así, cuando el automóvil es el modo dominante en el sistema de transporte y el espacio que este ocupa en las ciudades refleja esta condición, se genera un manejo individual de tiempo por parte de cada uno de los usuarios, marcando el ritmo de la ciudad al ritmo de las calles y autopistas, de formas cada vez más complejas, heterogéneas e inciertas, haciendo inflexibles y fragmentadas otras formas de desplazarse (Urry, 2004).

2.1.3.1. LA ACCESIBILIDAD BASE DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

En el ámbito urbano, la movilidad es la suma de los desplazamientos individuales para tener acceso a lugares donde se desarrollan las actividades cotidianas (Miralles, 2002). El transporte utilizado para llevar a cabo estos desplazamientos tiene como propósito ser la herramienta para superar el espacio definido por limitaciones humanas y físicas como la distancia, el tiempo, divisiones administrativas o la topografía, por mencionar algunos, además de cumplir con una demanda de movilidad (Rodrigue et al., 2006). Estos conceptos son relevantes para definir el concepto de accesibilidad, ya que esta se puede entender desde la movilidad por una parte y desde el transporte por otra.

Desde un punto de vista desde la movilidad, la accesibilidad es su dimensión espacial, que representa la facilidad para superar una distancia y la medida en la cual es posible ir de un lugar a otro, en términos de espacio, transporte y aspectos temporales (Miralles, 2002). Por otra lado, desde la perspectiva del transporte, para alcanzar la accesibilidad tiene que relacionarse con los usos de suelo y los sistemas de transporte, particularmente el de pasajeros, lo cual otorgará a los individuos o grupos de individuos la oportunidad de participar en actividades en diferentes lugares por medio del transporte o de la combinación de varios de ellos (Geurs y van Wee, 2006). Desde ambos sentidos, el sistema de transporte puede ser definido como el conjunto de elementos y las interacciones entre ellos que producen tanto una demanda para viajar en un área dada como la provisión de servicios de transporte para satisfacer esta demanda (Cascetta, 2009) y por tanto se encuentra también vinculado con las personas, sus actividades y sus ubicaciones. Pero también, la accesibilidad de un lugar, para poder alcanzar desde ahí otras zonas o acceder a él desde otras zonas, es el producto de las interacciones entre el transporte y las actividades (Cascetta, 2009).

Es importante destacar que las definiciones anteriormente descritas nos llevan a concretar que la idea de poner como a la movilidad como objetivo principal de un sistema de transporte, dado que la demanda de transporte se deriva de las necesidades de las personas por alcanzar ciertos destinos (Grengs et al., 2010). Y a pesar de que la movilidad representa todos los desplazamientos generados para concretar las diversas actividades, aumentar la movilidad no determina necesariamente mejor o aumento en la accesibilidad, pues esta podría disminuir si no se busca con ella la proximidad, la cual está basada en la mezcla de usos para potenciar la cercanía a las diferentes actividades, a las oportunidades de interacción y su principal relación es con una movilidad moderada (Grengs et al., 2010) y medios de transporte no motorizados (Miralles y Marquet, 2013).

Se puede deducir en tal sentido que accesibilidad implica propiciar la habilidad de las personas para aprovechar oportunidades de mejores condiciones de vida. Por lo cual se retoma la accesibilidad como objetivo del sistema de transporte, aclarando el hecho de que haya individuos y grupos de individuos con un acceso limitado a oportunidades de ser social y



económicamente incluidos debido a bajos niveles de accesibilidad, no se debe necesariamente a la falta de movilidad. Además aparecen otros factores involucrados a partir de las capacidades personales, las características de los grupos sociales, la cobertura de transporte, la localización de las actividades o a partir de las políticas públicas, por citar algunos ejemplos. Esto nos acerca a una noción compleja de la accesibilidad como atributo positivo, que es necesario estudiar desde el punto de vista de la organización y funcionamiento de los distintos modos de transporte. Ante esta complejidad y las consecuencias negativas de la movilidad y el transporte, se llega a la conclusión previa sobre la pertinencia de recurrir a discursos más amplios como el del desarrollo sustentable para poder abordar el fenómeno (Farrington, 2007).

Es así que se dirige la atención hacia el transporte y la movilidad para entender cuáles son los obstáculos e impactos para la accesibilidad alcanzada mediante el sistema de transporte. Para ello y dadas las consecuencias negativas de la movilidad en el contexto urbano, es necesario encontrar las formas para que el espacio urbano y la vida social no conduzcan a la depredación de la naturaleza y de los recursos fundamentales para la vida, y además potencie positivamente la vida urbana

2.1.3.2. EL TRANSPORTE ACTIVIDAD CONTAMINANTE

En el orden de estas ideas, la accesibilidad quedaría como el objetivo principal de la movilidad y el funcionamiento del sistema de transporte, haciendo explícitos los factores facilitadores del bienestar social. Esto en términos de desarrollo sustentable representaría la posibilidad de tomar una dirección atenuante de las formas de degradación del medio natural y social ocasionadas por las formas de movilidad contemporánea, mediante la reconceptualización del sistema de transporte.

El transporte tiene un impacto poderoso en la salud de la ciudadanía, el mismo que crece globalmente junto al crecimiento de la movilidad. A su vez el sector del transporte público ofrece un gran potencial para reducir emisiones contaminantes, a través de las políticas del transporte, las mismas que direccionadas debidamente coadyuvarían a la disminución de desplazamientos motorizados, a consecuencia la reducción de los riesgos en la contaminación del aire y de lesiones, que apoyen el desarrollo saludable y sostenible de las ciudades.

Los impactos significativos en la salud y en la equidad de la misma de parte del transporte pueden igualmente ocurrir indirectamente, en términos de las formas en que las vías diseñan y caracterizan los barrios en las ciudades, por ejemplo, vías con alto flujo de tráfico que atraviesan un vecindario pueden limitar la actividad en la vía y cohibir las interacciones sociales que fortalecen las redes sociales y las comunidades. Cuando el crecimiento y expansión de las vías y estacionamientos en las ciudades tiene lugar a expensas de potenciales corredores para caminar y áreas verdes, oportunidades para movilidad más saludable se puede perder.

Por otro lado las ciudades se han ido desarrollando alrededor de patrones orientados a la vía, en un crecimiento de baja densidad, lo incrementará en un futuro la dependencia de vehículos motorizados para desplazamiento esenciales, que aumenta los impactos directos en la salud desde contaminación y lesiones así como los impactos indirectos en la salud relacionados con accesos, patrones de actividad física e interacción social. Es así que el riesgo para la salud incluye exposición a contaminantes del aire, emisiones sonoras de vehículos motorizados y riesgos de traumatismos causados por el tránsito.

CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

El transporte es uno de los responsables de una creciente proporción de la contaminación del aire que impacta en la salud de la sociedad. El sector es responsable de una proporción significativa de emisiones globales de CO₂ y de otros contaminantes del calentamiento global que contribuye al cambio climático y a sus impactos a largo plazo en la salud



“La contaminación producida por el tráfico, es aquella contaminación causada por la combustión de combustibles fósiles, especialmente gasoil y gasolina en vehículos de transporte de personas (autos, buses), y de transporte de cargas (camiones, camionetas)”¹⁰



Los motores de combustión que permiten la movilidad de los vehículos emiten varios tipos de gases y partículas que contaminan el medio ambiente, los productos que se emiten en mayor proporción son: óxidos nitrosos (NO_x), monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles y también macropartículas. A causa de su alto grado de industrialización y actividad económica, los transportes que transcurren en los países desarrollados son responsable del 30% al 90% del total de los gases contaminantes emitidos por el tráfico en todo el mundo. Además de los gases mencionados también los motores a gasolina emiten compuestos de plomo y pequeñas cantidades de dióxido de azufre y de sulfuro de hidrógeno. Adicionalmente dado que los sistemas de frenos poseen partes construidas con amianto, al accionar el freno de un vehículo se liberan a la atmósfera pequeñas cantidades de amianto.

Las concentraciones de la contaminación del aire son, en promedio, particularmente altas en países en desarrollo, en donde el transporte se ha convertido en una de las primeras fuentes de contaminación del aire perjudicial para la salud. Sin embargo, daños serios y cuantificables en la salud ocurren tanto en países desarrollados como en países en desarrollo, entre más altos los niveles de contaminación del aire, peor los problemas de salud asociados.

La combustión de los combustibles produce un número de sustancias contaminantes del aire que han sido asociadas a problemas de salud y mortalidad prematura. La evidencia con respecto a su impacto en la salud se resume en el cuadro siguiente, aunque mayor detalle en las directrices de la calidad del aire de la OMS (OMS 2006^a).

RESULTADO	CONTAMINANTES ASOCIADOS EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE
Mortalidad	Humo negro, ozono, material particulado 2,5um en diámetro (PM).
Enfermedades respiratorias (no alérgicas)	Humo negro, ozono, dióxido de nitrógeno, compuestos orgánicos volátiles incluyendo el benceno (VCOs), Partículas del ambiente concentradas (CAPs).
Enfermedades Respiratorias (alérgicas)	Ozono, dióxido de nitrógeno, MP, VOCs, CAPs, gases de escape del diésel.

¹⁰ Concepto extraído de la Enciclopedia libre WIKIPEDIA

Enfermedades cardiovasculares	Humo negro, CAPs.
Cáncer	Dióxido de nitrógeno, gases de escape del diésel.
Resultados reproductivos adversos	Gases de escape del diésel, evidencia inequívoca de dióxido de nitrógeno, monóxido de carbono, dióxido de azufre, partículas suspendidas.

Fuente: Adaptado de Kryzanowski et al., 2005) – Transporte Urbano, Carlos Dora, Jamie Hosking, Pierpaolo Mudu, Elaine Ruth Fletcher.

La condiciones en exposición a tráfico pesado, como vivir cerca de una vía principal, está asociada con una peor salud de los niños y de los adultos y aumentos en las tasas de muerte (Brugge et al., 2007 Health Effects Institute 2010b). La salud de los niños y el desarrollo están particularmente en riesgo debido a la contaminación del aire (OMS 2005). En muchos países en desarrollo, los vehículos de diésel viejos y de bajo rendimiento, habitualmente son responsables de la mayor proporción de emisiones de pequeñas partículas de vehículos y apreciaciones visuales de humo negro emitidos por camiones y buses, pueden rápidamente ser un indicador “proxy” rápido y económico de la excesiva emisión de partículas de los tubos de escape (Kryzanowski et al., 2005).

La carga mundial de morbilidad por la contaminación del aire exterior urbano por pequeñas partículas causa alrededor de 1,3 millones de muertes en el mundo cada año, según cálculos de la OMS (OMS 2011a). Este aspecto es superado por las ciudades en desarrollo sobre las desarrolladas de tamaños comparables. Los peores niveles de contaminación del aire hoy en día se encuentran en las ciudades de Asia, África y el Medio Oriente. Cabe destacar que los sistemas de monitoreo de la claridad del aire para medir la exposición a la contaminación del aire en ciudades en desarrollo, son limitados y necesitan ser mejorados para permitir mejores análisis de fuentes locales de la contaminación del aire, sus impactos en la salud y un escenario de participación.

De momento no habido una revisión global sistemática de la contribución del transporte a la contaminación del aire urbano. Sin embargo, información disponible sugiere que en ciudades en desarrollo, el transporte es un contribuyente creciente en la contaminación del aire urbano, en muchos casos más que en ciertas ciudades desarrolladas. Esto se debe a factores como la edad y composición del parque automotor, bajo en el mantenimiento y regulación, así como una rápida motorización y un sistema de transporte público ineficiente que usualmente es característico en el entorno de ciudades en desarrollo.

CONTAMINACIÓN PRODUCIDA POR EL TRANSPORTE

Los estudios cada vez más exhaustivos, coinciden en establecer que el transporte contribuye ampliamente a elevar los niveles de elementos nocivos en el medio ambiente, especialmente en el consumo de energía fósil y en las emisiones de gases de efecto invernadero, responsables del cambio climático tanto a escala local como global (Folch, 2008; Banister & Anable, 2009; Giddens, 2009). Pese a que en los últimos años la eficiencia de los motores y la calidad del combustible han mejorado, estos avances se han diluido por el incremento del parque automotor y de desplazamientos, por la introducción de motores más potentes y por una menor ocupación de pasajeros en los vehículos (Robusté & Casas, 2005).

Por otro lado se coincide un pensamiento unánime que la participación de los transportes en la contaminación ambiental no se puede reducir solo a partir de los avances tecnológicos. Es necesario recurrir también a estrategias territoriales que incidan directamente en los modelos de movilidad (Banister, 2011) y, especialmente, al reparto modal de los desplazamientos en las zonas urbanas y metropolitanas, pues no todos los medios de transporte contribuyen del mismo modo ni al consumo energético ni a las emisiones de gases contaminantes.

El transporte es uno de los grandes consumidores de energía fósil (Corominas, 2005), responsables de más del 35 por ciento de la demanda final de combustible en Europa (European Union, 2001). Por ejemplo en España la situación es similar, según datos del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, en 2005 el transporte consumía el 37,5 por ciento

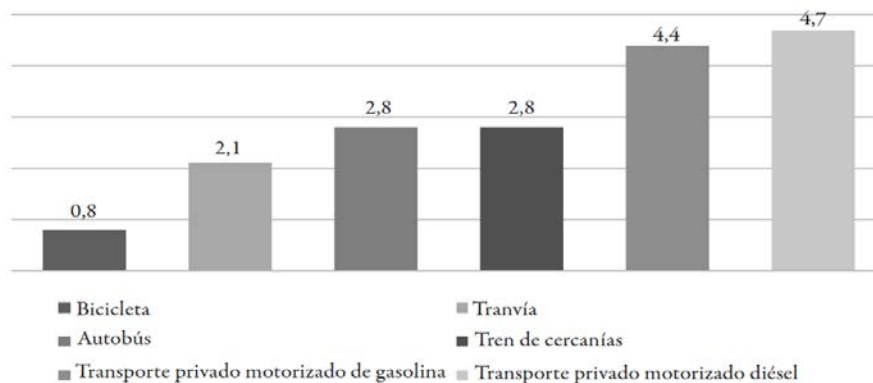


de la energía final, mientras que la industria lo hacía en 35,4 por ciento y el resto de actividades con 27,1 por ciento. Además, mientras que por un lado la industria ha podido rebajar los niveles de consumo en los últimos veinticinco años en unos 15%, el transporte los ha aumentado en más de 10%, consumo que no solo se ha incrementado en términos de unidades móviles, sino también con relación a las personas transportadas.



En el artículo “las encuestas de movilidad y los referentes ambientales de los transportes” de Carmen Miralles se detalla el consumo energético, el mismo que no es homogéneo para todos los medios de transporte mecánicos, mientras la bicicleta tiene un consumo medio de 0,8 millones de joules por persona y kilómetro, los transportes colectivos se sitúan por encima de los 2 millones y los transportes privados superan los 4 millones. De igual manera, el transporte por carretera tiene un consumo energético menos eficiente que otros medios, ya que para realizar un mismo trabajo físico (que se mide en pasajero-kilómetro) el transporte por carretera consume unos 23 gramos equivalentes de petróleo-pasajero-km, mientras que en el ferrocarril este índice baja a un nivel de 11 gramos (Agencia Ambiental Europea [AAE], 2011).¹¹

Consumo energético por medio de transporte en ámbito urbano (millones de joules por persona-km)



Fuente: Internacional Association of Public Transport (UITP-2009)

¹¹ Datos extraídos del artículo “Las encuestas de movilidad y los referentes ambientales de los transportes” – Carmen Miralles

Por otro lado, en los medios de transporte existe una relación muy directa entre energía consumida y emisiones de CO₂. El transporte por carretera, además de ser el que consume más toneladas equivalentes de petróleo, es el que más gases de efecto invernadero emite, alcanzando proporciones de más del 70 por ciento de las emisiones tanto en el transporte doméstico como en el total. Tales cifras derivan del uso masivo de los medios que más consumen, en el marco de una dinámica de crecimiento sostenido de los desplazamientos en los últimos y de una ocupación de personas por vehículo que, en ningún caso, supera el 1,22 de media.

Consumo de energía (millones de toneladas equivalentes de petróleo) y emisiones de CO₂ (millones de toneladas) anuales de los diferentes modos de transporte en Europa (2007) (porcentajes)

Medio	Energía %	CO ₂ (%)	
		Doméstico	Total
Carretera	81,9	94,5	71,4
Aviación	14,2	2,3	12,6
Ferrocarril	2,5	0,9	0,6
Navegación	1,4	2,3	15,4

Fuente: Agence de L'Environnement et de la Maitrise de L'Energie (ADEME-2008)

También se ha visto en el consumo, a diferencia de las emisiones procedentes del sector doméstico e industrial, las derivadas de los transportes son las que están aumentando más rápidamente. Por ejemplo en España entre 1990 y 2000, las emisiones de CO₂ procedentes del transporte se han incrementado de 58 a 85 millones de toneladas anuales, o sea, 48 por ciento en solo una década. Buena parte de este incremento ha sido paralelo al desarrollo económico y social, a la mejora de las infraestructuras de transporte y al crecimiento de las zonas metropolitanas (Miralles-Guasch & Cebollada, 2009). Por tanto, en el paradigma de la sostenibilidad que Europa promueve, el reto es desasociar las ratios crecientes de motorización respecto del crecimiento general de la economía (Comisión Europea, 2001 y 2007).

En el caso de América Latina y el Caribe, donde tres cuartos de la población viven en ciudades, tales como las megalópolis de Buenos Aires, México DF, Rio de Janeiro, San Pablo, etc., con poblaciones que superan los 10 millones de habitantes. El crecimiento económico de estos centros urbanos ha causado el aumento de la contaminación atmosférica (especialmente de CO, NO_x, SO₂, O₃ troposférico, hidrocarburos y partículas en suspensión) y de las repercusiones sobre la salud humana que le están asociadas (UNEP 2000). En la actualidad el problema se ha extendido más allá de las grandes ciudades, y está afectando también a ciudades medianas y a islas pequeñas (Dalal 1979, Romieu, Weitzenfeld y Finkelman 1990).

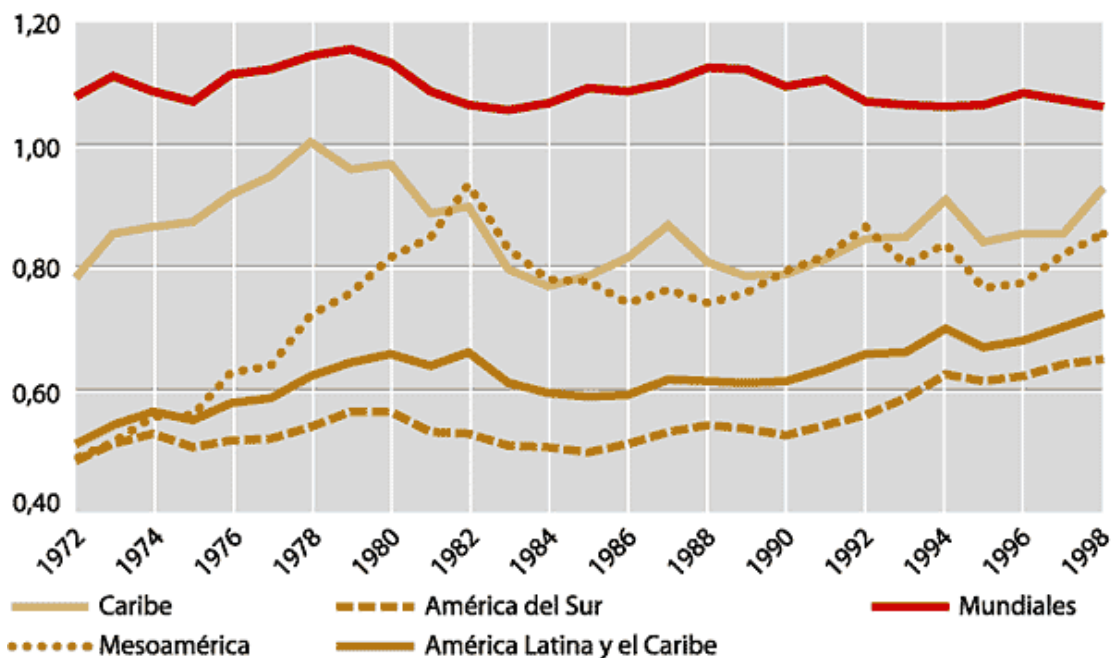
El sector del transporte es una de las principales fuentes de contaminación atmosférica: el 70 por ciento de las emisiones en Buenos Aires (PAHO 1998) y en la ciudad de México (INEGI 1998) están asociadas con el transporte. El número de automóviles se cuadruplicó en México DF entre 1970 y 1996 (CEPAL 2000a). La industria, la agricultura y el sector municipal son también fuentes de contaminación atmosférica. En Santiago las fuentes más importantes son el transporte y las empresas pequeñas y medianas (IMO 1995). Además, ciertas condiciones topográficas y meteorológicas desfavorables aumentan los efectos de la contaminación en algunas ciudades: el Valle de México obstruye la dispersión de contaminantes provenientes del área metropolitana, y el mismo efecto producen las montañas que rodean Santiago y a La Paz (CEPAL 2000b).

El crecimiento de los sectores de la industria, la agricultura y el transporte durante los últimos 30 años se ha visto acompañado de un aumento constante de las emisiones de CO₂, el cual se ha calculado próximo al 65 por ciento entre 1980 y 1998 (UNEP 2001a). El promedio de las emisiones industriales de carbono en la región era de 0,73 toneladas anuales per cápita en 1998, un poco más bajo que el promedio mundial de 1,06 toneladas (Marland, Boden y Andres 2001). México es el mayor emisor de carbono en la región



Entre las décadas de los años 70 hasta el final de los 90 ya se empezaron a hacer considerables esfuerzos para hacer frente a la contaminación atmosférica, especialmente en las zonas urbanas (véase el cuadro), mediante estrategias que incluyen control de emisiones, cambio de combustibles y control de situaciones de emergencia. En Santiago las emisiones de partículas en suspensión, y el número de días en que sonaban las alarmas o se declaraba situación de emergencia, se han reducido de manera considerable durante el último decenio; las concentraciones de PM_{10} y de $PM_{2,5}$ disminuyeron un 24,1 y un 47,4 por ciento respectivamente entre 1989 y 1999 (CAPP 2000).

Emisiones de dióxido de carbono per cápita: América Latina y el Caribe (toneladas de carbono per cápita por año)



Fuente: Recopilación a partir de Marlan, Boden y Andres 2001.

El promedio de emisiones industriales de carbono en América Latina y el Caribe en 1998 era de 0,73 toneladas por año, mientras que el promedio mundial era de 1,06 toneladas.

No obstante los avances realizados, la contaminación del aire urbano sigue siendo un motivo serio de preocupación, aun en ciudades medianas y pequeñas, a causa del continuo crecimiento del sector del transporte y de la industria, unido a la falta de vigilancia y reglamentación adecuadas. El crecimiento del número de vehículos debido al aumento de los ingresos reales y a la eliminación de aranceles, podría llegar a anular los avances hechos para mejorar la calidad del aire. Para ese entonces se preveía que para el año 2010, el 85 por ciento de la población vivirá en zonas urbanas, razón por lo cual la lucha contra la contaminación atmosférica y la prevención de sus efectos negativos para la salud serán objetivos prioritarios en cada uno de los países de la región.

La nueva generación de líderes locales y estrategias urbanos en América Latina parecen decididos a cambiar el estatus del transporte fuera de darse cuenta de que las ciudades deben dar prioridad a las personas sobre los carros con el objetivo de sobrevivir, especialmente en la era del calentamiento global. Como ya se mencionó el transporte, a causa del acelerado aumento del uso de vehículos, ha sido la más acelerada fuente de emisiones de dióxido de carbono (CO_2) en el mundo", señala el Instituto de Transporte y Políticas de Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés) con sede en Nueva York, el cual promueve proyectos de movilidad en todo el mundo, incluida América Latina.

"...Una forma asequible, pero ampliamente ignorada para reducir esa contaminación es dar a las personas opciones limpias como usar el transporte público, caminar y el uso de bicicletas,



expandingo las opciones de movilidad especialmente para los pobres y disminuir la contaminación del aire proveniente del tráfico...", señaló un informe del ITDP, que agrega que "...el análisis muestra que alejarse del desarrollo centrado en el carro reducirá el CO2 urbano dramáticamente y también reducirá costos...".

Las principales metrópolis latinoamericanas, como la Ciudad de México; Bogotá y Río de Janeiro, están reconsiderando la tradicional creencia de que una adecuada planeación urbana requiere de kilómetros de carreteras y hectáreas de estacionamientos para dar cabida a los carros, y ahora se enfocan más en la construcción de mejores sistemas de tránsito masivo y de ambientes amigables con las personas, como parques y espacios peatonales. El problema en América Latina, sin embargo, es que la desigualdad a menudo impide la aplicación de esos cambios, como lo hizo notar el recién reelecto alcalde de Bogotá, Enrique Peñalosa.

Electo para un segundo período el 25 de octubre después de cumplir un término como alcalde de 1998 a año 2001, Peñalosa a menudo habla acerca de la necesidad de planear ciudades en torno a la gente, no de los carros "...Una ciudad avanzada no es aquella en la que incluso los pobres utilizan carros, sino más bien una donde incluso los ricos utilizan el transporte público...", declaró Peñalosa en una charla en 2013 titulada "Porqué los autobuses representan la democracia en acción".

El carro también continúa siendo un símbolo codiciado de estatus social en América Latina, y las ciudades como México continúan construyendo infraestructura exclusivamente diseñada para automóviles, como las vías elevadas. Sin embargo, el cambio de carros por el tránsito masivo tiene que ocurrir para hacer a las ciudades más sostenibles.

A pesar de los obstáculos culturales, un creciente número de ciudades de América Latina están haciendo esfuerzos para mejorar la movilidad. En los últimos 10 años, ocho ciudades han ganado el Premio al Transporte Sostenible del ITDP por haber "aplicado proyectos innovadores y sostenibles de transporte". Las ganadoras han sido: Belo Horizonte, Río de Janeiro y Sao Paulo, en Brasil, en 2015; Buenos Aires, Argentina, en 2014; la Ciudad de México, en México, en 2013; Medellín, Colombia, en 2012; Guayaquil, Ecuador, en 2007; y Bogotá, Colombia, en 2005.

Importantes ciudades de Brasil tienen crecientes preocupaciones por la contaminación del aire y buscan mejorar sus sistemas de transporte urbano, que en su mayoría utilizan autobuses con combustible diésel. Considerando los altos costos, los largos períodos de construcción de nuevas vías transitables y de líneas de trenes, los carriles de autobuses exprés con vehículos eléctricos sirven como la mejor opción para grandes ciudades.

La ciudad brasileña de Belo Horizonte presentó un sistema ATR "estándar oro", y creó calles exclusivamente peatonales así como 27 kilómetros de carriles para bicicletas. Al aceptar el premio ITDP, el alcalde Marcio Lacerda declaró: "...En Belo Horizonte estamos trabajando cada día para ofrecer una mejor vida. Entendemos que el buen transporte es fundamental para mejorar la vida de todos en nuestra ciudad. Este premio significa mucho para nosotros debido a que indica que estamos mejorando y que el trabajo hecho lo merece...".

2.1.3.3. LA SUSTENTABILIDAD EN EL TRANSPORTE

El sistema de transporte puede ser definido como un conjunto de elementos y sus interacciones mutuas que producen tanto una demanda para viajar en un área dada como la provisión de servicios de transporte para satisfacer esta demanda (Cascetta, 2009). Por lo tanto, el transporte como un sistema visto desde sus perspectivas tecnológica, sistémica de redes e institucional (Sussman, 2000), sirve como instrumento para recorrer esas distancias y poder llegar de un lugar a otro, pero muchas veces está desvinculado del funcionamiento de la ciudad, omitiendo en esos casos aquellos modos de transporte en los que se puede mover la mayoría de las personas.

Con base en estas consideraciones, la accesibilidad se introduce en este planteamiento como la cuestión fundamental de los derechos humanos básicos que se ejercen en función de



la maximización del acceso a oportunidades (Farrington, 2007), convirtiéndose de esta forma en parte fundamental del discurso de la sustentabilidad urbana.

El desarrollo sustentable es un concepto que ha evolucionado en el transcurso del tiempo. Un concepto que en sus inicios en el año 1987 dentro del informe Brundtland, producto de la Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo de las Naciones Unidas, fue definido como el desarrollo “que responde a las necesidades del presente de forma igualitaria pero sin comprometer las posibilidades de sobrevivencia y prosperidad de las generaciones futuras” (World Commission on Environment and Development, 1987). Pero como se dijo es un concepto que fue sufriendo diferentes connotaciones. Para algunos se trata de sustentabilidad ecológica exclusivamente, mientras tanto otras posturas interesan en cuanto consideran la sustentabilidad social por sí misma, y no solo por generar sustentabilidad ecológica, ya que “el desarrollo humano es una coevolución entre la sociedad y la naturaleza y no puede ser separado un aspecto de otro” (Foladori y Tommasino, 2000:51).

Podríamos decir en consecuencia que el fin del desarrollo sustentable podría resumirse como la decisión de lograr la “supervivencia y la continuación del proceso evolutivo de la vida” (Daly, 1991:26), pero esta misión no debería dejarse en manos de la “lógica económica que basa su estrategia en la competencia entre territorios en el consumo de recursos naturales” (Rueda et al., 2012:14). Lo que significaría, que la capacidad del ecosistema no debería disminuir al soportar el flujo de los recursos naturales, como parte de los procesos económicos. Lo que se entiende como la capacidad de transferencia desde y hacia la naturaleza, que se pretende heredar a las generaciones futuras.

Por lo tanto, si la ciudad necesita alcanzar objetivos sociales, ambientales, culturales o económicos, y puede proyectar los valores del desarrollo sustentable, entonces esa ciudad puede proveer el fundamento para una sociedad en la cual todos participen de la salud, educación, seguridad, inspiración y justicia (Rogers, 1997). A su vez se debe reflejar en última instancia un sistema de creencias o valores en torno al desarrollo sustentable.

Bajo esta idea, si bien el transporte es vital para la economía de cualquier país y es un medio que proporciona beneficios sustanciales a los individuos y al sector productivo, su desarrollo en el ámbito urbano crea externalidades considerables como la congestión, la contaminación, la emisión de gases de efecto invernadero, accidentes y otros factores negativos para la sociedad, como las diferentes condiciones sociales de distribución de oportunidades cuando no todos tienen un acceso equitativo al transporte motorizado (Banister, 2005). Por lo cual en muchas ciudades se ha definido implementar el concepto de transporte sustentable en mayor o menor medida, el mismo que según Schiller (2010) debería:

- Atender las necesidades básicas de acceso y de movilidad de forma que no degrade el medioambiente;
- No agotar los recursos básicos de los cuales depende;
- Servir múltiples objetivos económicos y ambientales;
- Maximizar la eficiencia de la utilización total de recursos;
- Mejorar o mantener el acceso a empleos, bienes y servicios mientras acorta la duración de los viajes o reduce la necesidad de viajar; y
- Mejorar la habitabilidad y otras cualidades humanas de las regiones urbanas.

En esta dirección Whitelegg (1997) señala que un sistema de transporte sustentable también se enfoca en la equidad como un componente importante de la sustentabilidad, por lo que las políticas de transporte también deberían preocuparse por reducir las inequidades en el consumo de recursos finitos entre países desarrollados y en desarrollo, así como entre los individuos y grupos en una sociedad.

La ciudad es un conjunto de fenómenos complejos, producto de las relaciones de interdependencia entre los elementos que conforman su estructura física, funcional y las actividades sociales y económicas, es este el medio en donde se desarrolla el sistema de transporte urbano. Un medio en la medida en que se transforma, asigna y reubica usos de suelo, la coexistencia de distintas funciones y estructuras sociales determina las distintas



necesidades de movilidad y junto a ello los distintos modos de transporte, que a su vez modifican los usos de suelo en respuesta a su influencia.

Es decir, que a nivel territorial, la accesibilidad debe considerarse imprescindible para hacer posibles los fenómenos de interacción del sistema de usos de suelo y las actividades con el sistema de transporte. Por otro lado el sistema de transporte y la disposición de las infraestructuras para cada modo de transporte se corresponden entre sí y responden a la demanda de movilidad, por consiguiente cualquier cambio en el sistema de transporte se ve reflejado en la movilidad, cuyo objetivo primordial es alcanzar la accesibilidad. Por tanto la planificación del territorio requiere de una revisión y análisis constante de las condiciones actuales, así como la previsión de acontecimientos futuros, que formen parte de las estrategias y acciones que modifiquen la ciudad que reflejen los valores y fundamentos de la sustentabilidad.

Un aspecto que completa la visión es considerar también las infraestructuras de transporte, la distribución, cobertura y tamaño de los equipamientos como elementos clave en la dinámica y tipo de desplazamientos, es decir, en la demanda de movilidad. En tal sentido debe haber coordinación entre los objetivos del sistema de transporte y los de movilidad, dado el valor esencial de ambos para el desarrollo de una ciudad o una región. Así mismo un sistema de transporte sustentable debe insertarse en una dinámica de movilidad que persista en responder a los objetivos del desarrollo sustentable, de tal forma que corresponda, por medio del transporte a un proceso que “mantiene a la movilidad mientras se minimiza el daño que este trae a la sociedad” (Kwok y Yeh, 2004).

Según Holden (2007), los impactos de la actividad del transporte no deben amenazar la sustentabilidad ecológica a largo plazo; las necesidades básicas de movilidad deben ser cubiertas, incluyendo la accesibilidad a modos de transporte apropiados para satisfacer los requerimientos humanos básicos, como trasladarse al trabajo o acceder a otros servicios públicos vitales, en tal sentido imprescindibles para cumplir la satisfacción de las necesidades; la equidad inter e intrageneracional en la movilidad han de ser promovidos, lo cual significa que todos deberían tener un acceso a un nivel mínimo de movilidad. Lo que significa identificar tres aspectos comunes: el acceso, el reconocimiento de los límites de los recursos (naturales y humanos) y la equidad. A partir de ellos, se entienden los conceptos de transporte y movilidad sustentables en torno a la distribución balanceada de los beneficios y costos, que permiten a las futuras generaciones poder disfrutar de cuanto menos los mismos niveles actuales de accesibilidad, lo que a su vez implica la consideración del potencial agotamiento de recursos.

La comprensión de la movilidad sustentable tendría que asumir la expansión de la ciudad junto a la dispersión de oportunidades de desarrollo de la sociedad, para lo cual el transporte funcionaría como un medio posibilitador fundamental para el desarrollo humano (Zegras, 2005). En este sentido, la movilidad sustentable sería también un balance entre la capacidad para proveer accesibilidad no decreciente a lo largo del tiempo y la escasez de recursos, tanto naturales, como sociales y hechos por el hombre (Zegras, 2005), en donde el término *no decreciente* se podría interpretar no como una imposición, sino como el propósito de priorizar la accesibilidad por encima de la movilidad misma.

La movilidad desde un punto de vista donde las interacciones representan las oportunidades aprovechables, entonces se prioriza la accesibilidad, incluyendo los atributos de facilidad, inclusión y bienestar, a medida que estas nociones de movilidad son asumidas por el sistema de transporte, es cuando este último manifiesta en su estructura y funcionamiento, los atributos del beneficio de la accesibilidad para sus usuarios y sociedad en general. Por tanto para que esta haga operativa la compatibilidad de sus objetivos con las metas del desarrollo sustentable, el sistema de transporte y la movilidad ofrecida, deben estar soportados por la convergencia de requisitos de sustentabilidad y accesibilidad.

Así mismo, incrementar la movilidad en una ciudad que encuentra en ella una forma de vida y organización que dependen sus interacciones sociales, culturales, políticas y económicas, es un objetivo legítimo del sistema de transporte, entonces se estaría motivando a incrementar el consumo del espacio y la eficiencia del tiempo, lo cual conduce a la movilidad a ir más allá de



los límites biológicos y a la contaminación o mal uso del espacio (Whitelegg, 1993; Zeitler 1997), haciéndose incompatible con los objetivos del desarrollo sustentable.

En resumen el sistema de transporte es una herramienta fundamental para el fenómeno de la movilidad en las ciudades contemporánea. Para conseguir el objetivo de la accesibilidad desde la movilidad como un factor de desarrollo sustentable, es necesario considerar en la estructura y función del sistema de transporte los factores de libertad de movilidad, de límites de los recursos naturales y humanos, así como de equidad. Al cumplir con estos factores, sería posible cumplir con los requisitos de movilidad sustentable, al abordar cuestiones sociales como la libertad, la equidad y su promoción al futuro, así como la relación entre la consideración de los límites de los recursos con la sustentabilidad ecológica a largo plazo y la equidad generacional. Por lo tanto, es posible vincular la accesibilidad, por medio del sistema de transporte, desde una perspectiva de la movilidad sustentable, con los objetivos del desarrollo sustentable.

2.1.4. ORGANIZACIÓN SINDICAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Hablar del transporte público de una ciudad, es hablar de su historia. Y cada época histórica está marcada por un tipo de transporte. Esta historia puede iniciarse cuando el transporte público utilizaba la tracción animal como las carretas tiradas por, hace un par de siglos, y continuar con los tranvías. Lo que resulta evidente es que ante la aparición del vehículo como elemento de transporte, las ciudades empezaron a contar con transporte ya sea en forma de servicio público o a través de agentes privados.

Una gran parte, sino todos los países desarrollados, consideraron históricamente al transporte público como un servicio que debería brindar el Estado a sus habitantes. Es por esta razón que hasta hoy en día, una parte de los países mantienen al mismo bajo la administración y control del Estado o bajo fórmulas concesionales a operadores privados altamente regulados, salvo los sistemas de transporte individual (taxi) que son considerados transporte privado y, por lo tanto, están bajo la administración de agentes privados.

Coincidentemente todos los países de economías en desarrollo, si bien iniciaron brindando el servicio del transporte directamente, poco a poco fueron las entidades estatales que fueron dejando el servicio en manos de agentes privados, quizá fundamentalmente porque no pudieron soportar los costos de subvención que demandaba este servicio público. En otros casos agrupaciones de conductores independientes dieron el servicio de transporte por una línea establecida, es así que la forma en la que los transportistas se organizan para prestar el servicio y proteger sus rutas, está basada en una estructura sindical, la misma que representa al gremio.

2.1.4.1. CONCEPTUALIZACIÓN DE SINDICATO

Las diferentes agrupaciones u organizaciones de trabajadores han formado los llamados sindicatos, mismos que los representa ante los empleadores, las autoridades y vela por sus intereses comunes (GARCIA – monografías.com).

Etimológicamente la palabra proviene del griego *síndikou*, un término que empleaban los griegos para denominar al que defiende a alguien en un juicio, “*protector*”. En la antigua Atenas en particular se llamó “*síndicos*” a una comisión de cinco oradores públicos encargados de defender las leyes antiguas contra las innovaciones. Posteriormente, más adelante, se utilizó la palabra *síndico* con valor adjetivo para denominar aquello que afectaba a la comunidad o que era comunitario¹².

En tal sentido sindicato es una organización integrada por trabajadores en defensa y promoción de sus intereses sociales, económicos y profesionales relacionados con su actividad laboral. Respecto al centro de producción (fábrica, taller, empresa) o al empleador con el que están relacionados contractualmente.

¹² Información extraída de la Enciclopedia Libre WIKIPEDIA

El sindicato es una organización continua y permanente, creada por los trabajadores para garantizar la defensa de sus intereses comunes, mejorar sus salarios y condiciones de trabajo, promover el progreso de las condiciones de vida en general y disponer de una tribuna desde la cual pueda hacer oír su voz sobre los problemas que se plantean en la sociedad a la cual pertenecen. Pero también es de suma importancia mejorar la calidad de vida a través de la Seguridad Social: seguro de enfermedad, subsidio de desempleo, asignaciones familiares, etc. La diversidad de estos temas se discute a través de las negociaciones colectivas (Convenios Colectivos de Trabajo), que llevan a cabo los representantes de los trabajadores y los empresarios y que establece el marco jurídico a las relaciones laborales.

El Sindicato no sólo existe para mejorar las condiciones del trabajo y del salario. De hecho, y por derecho, su función se hace cada día más amplia y en este sentido debe preocuparse por la vida íntegra del trabajador, tanto en su empleo como en su hogar y sus relaciones sociales. Y para ello, el Sindicato debe crear y desarrollar programas de diversas actividades como las educativas, recreativas, culturales, y deportivas y estos programas deben beneficiar tanto al trabajador afiliado como a su familia

2.1.4.2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LOS SINDICATOS

Con anterioridad a la industrialización moderna¹³, existieron organizaciones denominadas *gremios*, las mismas que defendían en el seno de la actividad artesanal a los trabajadores de un determinado oficio, regulaban la producción y controlaban hasta el más mínimo detalle. Los operarios tenían la oportunidad de ascender en la escala laboral según su pericia y méritos

Frente a esas organizaciones de carácter preindustrial, los sindicatos nacieron como respuesta a los problemas emergentes a partir de la mecanización, representaban a los obreros desposeídos de la iniciativa y creatividad en el proceso productivo. Dicha protección a los abusos de los capitalistas, los empujó a organizarse en asociaciones para protegerse en caso de enfermedad, paro o inactividad huelguística. Por tanto gremios y sindicatos respondían a circunstancias económicas y sociales distintas.

A finales del siglo XVIII, en Inglaterra, cuna de la industrialización, nacieron las primeras asociaciones de trabajadores, denominadas sociedades de ayuda mutua (o "socorro mutuo"). Las integraban esencialmente artesanos que trabajaban bajo el Domestic System, con el objetivo de unir a los obreros para conseguir mejoras laborales y salariales, operando como cajas de resistencia frente a adversidades como la enfermedad o el desempleo. A finales de ese siglo, por medio de una legislación represiva, las "Combination Laws" (1799 y 1800), se prohibió todo tipo de asociacionismo obrero, con lo que las organizaciones de trabajadores pasaron a ser ilegales y hubieron de ejercer su actividad clandestinamente. Esta medida fue abolida en 1824, a partir de lo cual, la asociación obrera progresó rápidamente y se organizó en dos modelos: sindicatos de oficio y cooperativas.

El primer sindicato fue creado en el año 1829 por el dirigente obrero de origen irlandés *Doherty* que correspondía al gremio del algodón. En 1834 Robert Owen reunió varios sindicatos de oficio en la Great Trade Union, alcanzando tal éxito que fue ilegalizado por el gobierno. Ante el fracaso de esta iniciativa unificadora, los líderes del movimiento obrero se plantearon la necesidad de intentar otras experiencias, en este caso políticas, hecho que se concretó en el cartismo¹⁴. El principal instrumento de presión de que se valieron los sindicatos en sus reivindicaciones fue la "huelga". Estas organizaciones lograron su legalidad recién en 1871.

¹³ Datos extraídos de la página web www.claseshistoria.com

¹⁴ El **cartismo** (Chartism en inglés) fue un movimiento popular que surgió en Reino Unido desde 1838 hasta 1858 y que expresaba la agitación de la clase obrera, debido a los cambios derivados de la Revolución Industrial, la coyuntura económica y las leyes promulgadas por el Parlamento

En el resto de Europa los sindicatos adquirieron importancia en transcurso del último tercio del siglo XIX, que contaban con una cuidada organización, dependencias, financiación y funcionarios propios, constituyéndose en elementos indispensables en las relaciones laborales. Paralelamente fueron surgiendo organizaciones sindicales en el resto de Europa, en países como Alemania, España, Francia y Estados Unidos.

2.1.4.3. TIPOS DE ORGANIZACIONES SINDICALES

La organización y agrupación de los diferentes tipos de gremios y de grado de dependencia de los trabajadores ha originado los tipos de sindicatos siguientes¹⁵:

- *El Sindicato de gremio u oficio*, es el formado de trabajadores que ejercen una misma profesión, arte, oficio o especialidad. Históricamente el sindicato gremial fue la primera forma de sindicalización, agrupa a los trabajadores por oficio o profesión, independientemente de la empresa o lugar donde prestan sus servicios, es decir todos zapateros, carpinteros, sastres, etc. El sindicato por oficio predominó en las primeras décadas del sindicalismo y luego fue postergado por el sindicato de industria. Sin perjuicio de ello, en distintos países e incluso a nivel internacional, varios colectivos han optado por continuar organizados sindicalmente mediante sindicatos de oficio, como sucede con los periodistas, docentes, pilotos de líneas aéreas, etc.
- *El Sindicato de empresa* es el formado por trabajadores que prestan sus servicios en una misma empresa, establecimiento o institución oficial autónoma, basta que una persona pertenezca a una empresa como trabajador, para que pueda asociarse con los demás trabajadores, lo que interesa es el lugar o local donde se presta el servicio, sin hacer referencia a ninguna profesionalidad o tecnicismo. Tiene mayores alcances que el de gremio, ya que en aquél pueden participar trabajadores de distintos oficios o profesiones. Además busca ante todo, la unión de todos los trabajadores, pues piensa que por encima de los intereses profesionales, se encuentran los intereses del hombre que trabaja. El Sindicato de Empresa convierte así, en protector de los intereses de todos los trabajadores, convencido que solo a través de una situación de tipo general, se logra el beneficio para todos los obreros, respondiendo en forma amplia, al concepto de Justicia.
- *El Sindicato de industria, actividad o rama* a diferencia del sindicato de Empresa que persigue los beneficios de una comunidad cerrada, el industrial tiene una visión más amplia, interesándole los beneficios de una parte o sección de la clase trabajadora y tiene, la facilidad de convertirse en una agrupación a nivel nacional, por lo que, el Sindicato Industrial tiene un grado más avanzado en la unión de los trabajadores. El Sindicato de Industria si bien es cierto, que tiene sus ventajas sobre el de gremio y entre el de Empresa, también tiene sus desventajas ya que, respetando el principio de las mayorías, pueden imponerse condiciones de trabajo en una determinada empresa, aún en contra del consentimiento de los trabajadores que presten sus servicios en dicha empresa; esto siempre en beneficio del trabajador y nunca en perjuicio de él.
- *El Sindicato de trabajadores independientes* está constituido por trabajadores empleados por cuenta propia y que no empleen a ningún trabajador asalariado, excepto de manera ocasional.

Los sindicatos también se agrupan en diferentes escalas:

- *Federación de rama u oficio*, es un tipo de organización sindical de segundo grado, que reúne a varios sindicatos locales de primer grado, puede ser de carácter regional o nacional.

¹⁵ Enciclopedia Libre WIKIPEDIA

- *Central sindical nacional*, es la organización que agrupa a los sindicatos y federaciones sectoriales de un país. Puede tomar la forma de una federación, afiliando sindicatos y federaciones, que también permite la afiliación directa de trabajadores.
- *Sindicato global*, tiene un nivel mundial, forma sindicatos o federaciones globales que agrupan a los sindicatos o federaciones nacionales sectoriales.
- *Central sindical mundial*, agrupan en dos centrales o federaciones a las centrales nacionales, la Confederación Sindical Internacional y la Federación Sindical Mundial.
- *Organización sindical regional*, formada en algunos casos por las centrales nacionales, como organizaciones regionales, como la Confederación Europea de Sindicatos (CES) o la Coordinadora de Centrales Sindicales del Cono Sur (CCSCS).

2.1.4.4. DERECHO A SINDICALIZARSE

La libertad sindical es un derecho fundamental que tienen todos los trabajadores, como también sus agrupaciones para organizarse y defender sus intereses comunes. Cabe destacar que dicha noción comprende todos los atributos de la libertad sindical, tanto en perspectiva individual como colectiva, garantizando la actividad previa y necesaria para constituir sindicatos, donde se debe reconocerse sus pilares que son *organización, regulación, representación, negociación y huelga*, y su objeto, que es la *defensa de los intereses comunes*.

La sindicalización es un derecho fundamental, civil y básico, estrechamente vinculado a los derechos humanos, consagrado constitucionalmente en tratados internacionales y en la legislación común y especial, y siempre de ejercicio colectivo aún en su ámbito individual. Este interés colectivo presenta como características: combinación de intereses individuales; en sí mismos resultar indivisibles siendo su satisfacción colectiva; corresponder a un interés común final y no instrumental; resultar su naturaleza privada. En definitiva, lo que caracteriza a la libertad sindical es su estrecha relación con los intereses colectivos de los trabajadores, sobre la base de los cuales ellos se organizan a fin de satisfacer sus necesidades en el ámbito colectivo, en armonía con los demás derechos sociales, destacándose por tanto que los derechos colectivos no son patrimonio exclusivo del derecho colectivo, sino también del derecho social, que comprende al laboral¹⁶.

Destacar que la libertad sindical corresponde a un derecho humano esencial, reconocido al máximo nivel, es decir el constitucional, en armonía con los tratados vigentes en la materia que también están en dicho rango y por tanto gozan de supremacía. Así, la libertad de asociación en materia sindical, con todas sus demás propiedades asociadas, como negociación y autotutela, reviste la mayor importancia para la defensa de los legítimos intereses de los trabajadores y ello se enmarca en el *corpus juris* de los derechos humanos, como *inherentes a la naturaleza del hombre por el solo hecho de ser tal*. Ahora bien, pese a ser un derecho humano básico, reconoce límites como todos los demás, ya sea en cuanto a su *alcance* o bien por *colisión* con otros derechos fundamentales. Destacar que si bien existe discusión y resulta difícil establecer si es un derecho humano de primera o segunda generación, y de ser o no un derecho social más que civil o político.

Como se mencionó, para hacer posible que estas atribuciones y derechos de los sindicatos se materialicen, se establecieron convenios. El Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva N° 98 siempre se cita junto con el Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación N° 87¹⁷. De hecho, los dos instrumentos se complementan y completan perfectamente¹⁸. Aunque un año separe su adopción, es natural y lógico que se mencionen como convenios *mellizos* sobre la libertad sindical y la negociación colectiva. Estos convenios garantizan a los trabajadores sus derechos más fundamentales, a

¹⁶ Datos extraídos de la Enciclopedia Libre Wikipedia

¹⁷ El Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación es uno de los ocho convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), una agencia especializada de las Naciones Unidas. Firmado el 4 de julio de 1950, ratificado en dos ocasiones, actualmente vigente, firmado por 153 países miembros.

¹⁸ "La negociación colectiva: un principio fundamental, un derecho" – Educación obrera 1999/1-2 – Números 114 - 115



saber, el derecho a constituir organizaciones de su elección y afiliarse a las mismas, y promover y defender sus intereses económicos y sociales.

El 8 de junio de 1949, la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio N° 98 en San Francisco. Este convenio tiene la característica de ser breve, pero completo y su campo de aplicación y cobertura es de amplio alcance. Si bien el Convenio N° 87 garantiza a los trabajadores el derecho sagrado de constituir sindicatos y afiliarse a los mismos, el Convenio N° 98 completa este derecho fundamental y establece garantías y medidas de protección para que los sindicatos funcionen libre e independientemente de los gobiernos y de los empleadores.

El Convenio N° 98 establece los principios fundamentales del derecho de sindicación y de negociación colectiva, los cuales son: garantizar la protección que los trabajadores y sus organizaciones precisan contra actos de discriminación antisindical y de injerencia, ya sea por parte de las autoridades públicas o de los empleadores; establecer asimismo las obligaciones de los Estados Miembros sobre el respeto y promoción de la libertad sindical y de la negociación colectiva. El convenio no sólo garantiza el derecho de existencia de los sindicatos, sino que también define su esencia y su razón de ser, además permite negociar con los empleadores “con objeto de reglamentar, por medio de contratos colectivos, la condiciones de empleo”

La comunidad internacional ha reconocido el carácter fundamental y universal de estos derechos sindicales, dado es que no menos de 110 jefes de Estado aceptaron, en la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Social celebrada en Copenhague en 1995, la obligación de promover el respeto de los mismos, junto con el de otros derechos esenciales plasmados en otros convenios fundamentales de la OIT. Los mismos que en 1995 fueron ratificados, el convenio N° 87 con 124 firmas y el convenio N° 98 con 140 firmas.

Por otra parte, se puede advertir que varios países de los 5 continentes han comprendido por fin que la denegación de los derechos sindicales conduce inevitablemente a situaciones violentas que pueden resultar perjudiciales para los intereses de la sociedad en su conjunto. Han reconocido la importancia vital del papel que los sindicatos desempeñan en la sociedad, a saber, contribuir a la promoción de la democracia, el desarrollo y la justicia social.

El artículo 3, del Convenio N° 87 proclama que las autoridades públicas deberán abstenerse de toda intervención que tienda a limitar el derecho de los sindicatos. Esta no injerencia es necesaria, pues supone diversas obligaciones para los gobiernos: no exigir autorización previa para constituir sindicatos; que los trabajadores y sus organizaciones puedan elegir libremente la estructura sindical, que pueda elegirse libremente a los dirigentes; que puedan redactarse sin obstáculos los estatutos de los sindicatos; que se respete la independencia financiera y se protejan los fondos y bienes sindicales; y que se respeten determinadas libertades públicas indispensables para el ejercicio de los derechos sindicales: derecho de reunión, de expresión y de manifestación.

El carácter de independencia fue un aspecto que, de inicio no se había tocado en el convenio N° 87, pero si se incluyó en el Convenio N° 98, en el cual se establece que los sindicatos deben tener carácter de independencia frente a las autoridades y partidos políticos. Asimismo, la determinación de las condiciones laborales mediante la negociación colectiva no sólo supone la independencia recíproca de los interlocutores sociales, sino también la posibilidad de concertar convenios colectivos sin una intervención intempestiva de las autoridades públicas.

Otro aspecto muy importante se establece en el artículo N° 1 del Convenio N° 98 que en líneas generales “los trabajadores deberán gozar de adecuada protección contra todo acto de discriminación tendiente a menoscabar la libertad sindical en relación con su empleo”, además el alcance de dicha protección deberá ejercerse especialmente contra todo acto que tenga por objeto: a) sujetar el empleo de un trabajador a la condición de que no se afilie a un sindicato o a la de dejar de ser miembro de un sindicato; b) despedir a un trabajador o perjudicarlo en cualquier otra forma a causa de su afiliación sindical o de su participación en actividades



sindicales fuera de las horas de trabajo o, con el consentimiento del empleador, durante las horas de trabajo.

Se debe destacar la importancia que le otorgan los interlocutores sociales, los gobiernos, los empleadores y los trabajadores. La misma que va creciendo cada día más, y que aunque restan 34 estados miembros que los ratifiquen, se ha logrado gran avance.

2.1.4.5. EL SINDICALISMO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO EN BOLIVIA

Análisis y estudios sobre organizaciones laborales en Bolivia se han interesado en los sindicatos de carácter obrero-patronal, partiendo en los sólidos sindicatos mineros, antes de la relocalización de las minas en la década de los 80, hasta la Central Obrera de Bolivia (COB). Sin embargo, las condiciones sobre las que se estructuraban estas organizaciones fueron cambiando por diferentes acontecimientos históricos, además de las características cada vez más nuevas de vida.

Álvaro García¹⁹ indica que la fuerte identidad obrero-patronal y la composición orgánica del capital, facilitaban la organización de una estructura sindical estable, pero a partir de lo que él llama la *reconfiguración liberal del trabajo y el capital* (García, 1999), la condición del obrero y su forma de organización clásica se debilitan, hasta desaparecer en muchos casos. En la actualidad, según este autor, los proletarios tendrán una variedad impresionante de actividades desde pequeños productores, comerciantes, transportistas, subcontratados, etc., lo cual ha afectado y mermado su capacidad organizativa, de convocatoria y de movilización. En esta afirmación también, quizás desde perspectivas diferentes (Castedo y Mansilla, 1993 CEDLA 1986).

Lo extraño es que Sindicatos de carácter gremial²⁰, como los que se desarrollan en la actividad del transporte público o el comercio en la ciudad de La Paz, muestran una estructura organizativa sólida y formalizada. Basta con recordar que el transporte público en convocatorias de huelgas y bloqueos ha paralizado la ciudad varias veces en los últimos cuatro años. Por tanto no es una organización con debilidades en la movilización, convocatoria y organización.

El sindicato de transporte público se entiende como una *comunidad de carácter gremial*, es decir, una organización de productores de un servicio que tiene la propiedad colectiva sobre determinados recursos de su actividad económica, y que usufructúan los mismos de manera individual. En un sistema de transporte público, una ruta sólo puede ser producida cuando existen los recursos suficientes para hacerlo, vehículos y mano de obra. Estos recursos se pueden ser movidos de dos formas: se pueden comprar vehículos y contratar al personal para conducirlo, o varios propietarios de vehículos y choferes pueden asociarse y llegar al número de unidades necesarias para producir transporte público. En el transporte público paceño ocurre lo segundo, y sobre esta asociación de propietarios y choferes recae la propiedad de la ruta. En este sentido, la *condición material gracias a la cual se estructura la organización social y política del transporte público, es la propiedad colectiva sobre la ruta* (Polanyi 1997).

A nivel social, la comunidad gremial es un modelo institucional centralizado y jerárquico (Polanyi 1997). Como indica Sahlins, la *comunidad o redistribución* es un sistema de relaciones de reciprocidad orientado hacia la centralización y la distribución de diferentes objetos o cosas, bajo la tutela de alguna autoridad (Sahlins, 1983), que en el caso del sindicato de transportes es jerárquicamente establecido. En el caso del sindicato de transporte, la centralización de recursos ocurre cuando parte de los ingresos de cada socio se destina a un fondo común (uno a nivel sindical y otro grupal), luego este dinero es redistribuido a los integrantes del grupo bajo diferentes formas: seguro médico, jubilación, festejos en fechas determinadas y otros. A nivel grupal este sistema se utiliza para fortalecer la unidad e identidad del grupo de productores (transportistas), a nivel sindical tiene el objetivo de la previsión social de los socios.

¹⁹ Actual Vicepresidente de Bolivia

²⁰ *Gremial*: termino que se utiliza para hacer referencia a un grupo de personas que tienen el mismo oficio pero no cuentan con la entidad patronal.



Por otro lado la redistribución tiene un carácter instrumental. *“...como ritual de comunicación y de subordinación a la autoridad central, la redistribución mantiene a la misma estructura corporativa, es decir, la mantiene en un sentido social. Los beneficios prácticos pueden resultar críticos, pero cuales quiera que sean, la comunidad bajo la tutela de un jefe hace surgir el espíritu de unidad y centricidad, codifica la estructura, estipula la organización centralizada del orden y de la acción social...”* (SAHLINS, 1977/1983: 209).

Esto se puede apreciar a nivel de los grupos (la organización interna de un sindicato es a través de grupos de rutas) y sus jefaturas correspondientes, donde actividades como: la participación del equipo deportivo del grupo en el campeonato del Sindicato, los festejos en fechas importantes (la fecha de fundación del grupo, día del trabajador el 1ro de Mayo o la ch'alla²¹ de carnaval). Sirven para mantener el sentido social del grupo, la unidad y centricidad en torno a una autoridad determinada. También el sistema de redistribución permite construir hegemonía desde la vida cotidiana (Archondo, 1991: 31), o permite incluso sustentar relaciones de dominación y subordinación, como si realmente de relaciones horizontales se tratara (Lagos, 1997: 19).

Este tipo de relaciones pueden darse a nivel sindical ya que existen modalidades beneficiadas con el poder político en el Sindicato Mixto de Transporte Litoral, donde, por ejemplo, en las elecciones para la directiva del sindicato, la cabeza indefectiblemente está a cargo de un socio de la modalidad de buses o transporte masivos, luego los otros cargos son ocupados por socios de la modalidad de minibuses, trufi-buses o trufis. Sin embargo, no se ha tomado en cuenta aquí la formación de elites sindicales dominantes en el transporte público y su forma de participar en el proceso productivo del servicio. El objetivo inmediato es describir la forma económica, social y política que asume aquí la comunidad gremial.

A nivel político la comunidad gremial, se estructura sobre el poder de decisión colectivo. Si bien existe un sistema representativo de participación política, se encuentra totalmente limitado al poder de decisión colectiva, o dicho en otras palabras: *“...La capacidad de decisión individual y colectiva sobre el asunto común, radica directamente en la colectividad y si, a pesar de que tal capacidad soberana se ejerce a través de representantes, el límite de la actividad de estos es la propia voluntad colectiva que controla materialmente los medios de dicha soberanía, de modo tal que la función de representación se limita a buscar modos de dar curso a la voluntad común...”*²²

Uno de los espacios innatos donde el conjunto goza de expresión colectiva, son las reuniones y asambleas, grupales y sindicales respectivamente, en las cuales participan todos los socios del sindicato. En el grupo de transportistas la reunión es la máxima instancia de autoridad, como dirían Ticona y Albó para comunidades aymaras, la reunión es el centro de poder de la comunidad (Ticona y Albó, 1995: 79-80). En el sindicato de transportistas las asambleas tienen la misma autoridad y potestad sobre diferentes temas, incluso sobre las autoridades sindicales. Sin embargo, la participación colectiva es menos directa que en el caso de la reunión grupal, ya que a la asamblea asisten generalmente representantes rotativos de cada grupo y las autoridades grupales.

La participación política al igual que los deberes y derechos sindicales están marcados por la propiedad sobre los medios de trabajo, en el caso del transporte público, sobre los vehículos. El propietario de un vehículo tiene la misma posibilidad de participar que un socio que no es propietario de un vehículo (transportistas asalariados), sin embargo, su opinión puede influir más sobre la decisión final de la colectividad. La propiedad sobre el vehículo permite hacer una diferenciación de los socios a nivel económico y político.

Parece errado utilizar el concepto de comunidad en un contexto urbano. Según Rafael Archondo, *“...con el surgimiento de actividades como el comercio o la artesanía, en las cuales se ocupaban segmentos mestizos de la población, la comunidad como organización política, social y económica desaparece en contextos urbanos. En la ciudad ya no es ni posible, ni*

²¹ Ch'alla: Actividad ritual que se realiza para agradecer a la madre tierra (Pachamama) por contar con un bien material, actividad correspondiente a costumbres propias de la cultura Aymara y Quechua

²² GUTIERREZ, Raquel, “Forma liberal y comunal de la Política”, Inédito, 2000. Citado en PATZI, 2004.



imprescindible, esta estructura porque las mayores posibilidades de acumulación hacen posible que las familias subsistan como tales sin tener que crear unidades mayores...” (Archondo, 1991: 60). Sin embargo, determinadas condiciones materiales del proceso productivo del servicio de transporte público permiten, que se estructure una comunidad gremial, que asume un modelo redistributivo a nivel, social, económico y político. Bajo estas condiciones se entiende al sindicato de transporte público como una comunidad gremial, en la actual ciudad de La Paz.

2.1.5. NEGOCIACIONES CON SINDICATOS

El hombre ha tenido la necesidad de solucionar conflictos y problemáticas varias, relacionadas a diferentes temas de su vida diaria sobre todo relacionada a satisfacer sus necesidades, para tal cometido como respuesta para lograr el equilibrio y la amortiguación de lo que de otro modo se expresaría de manera violenta se estableció las negociaciones.

La negociación constituye una fórmula de resolución de conflictos de intereses, extendida a todos los ámbitos tanto en el nivel personal como en el social. Siempre ha existido la necesidad de llegar a acuerdos entre intereses enfrentados, pero en una sociedad democrática y de libre mercado, la imposición y el ejercicio unilateral de la autoridad o del poder han sido progresivamente limitados como posibilidades de actuación frente al conflicto y socialmente desprestigiados. La extensión de los derechos, tanto individuales como colectivos, en el ámbito familiar, profesional, empresarial, corporativo o político ha hecho que la extensión de la negociación y la necesidad de su práctica sean cada vez más universales y permanentes. Para enfrentarse a estas situaciones es necesario contar con una información suficiente sobre técnicas, estrategias, tácticas, posibles escenarios, cualidades positivas y actitudes negativas, que mejoren nuestras posibilidades y probablemente mejore también la solución en conjunto, con lo que la otra parte también se beneficiaría de nuestra destreza negociadora²³.

2.1.5.1. CARACTERÍSTICAS DE LA NEGOCIACIÓN

Como ya se mencionó la negociación es una necesidad del hombre para la búsqueda de soluciones, en concepto se define como:

Las características principales que definen el ámbito de la negociación²⁴ se puede resumir en las siguientes:

- Las partes en confrontación defienden unos intereses; estos pueden ser propios o actuar como portavoces de los de un grupo.
- Los protagonistas se encuentran de forma voluntaria para resolver las diferencias. Se habla de forma voluntaria en el sentido de que los protagonistas pueden aceptar o no las propuestas de la parte contraria y se pueden incorporar o no al proceso negociador.
- Su extensión es universal y generalizada, se da en todos los sistemas sociales.
- La relación social establecida entre las partes supone unos intereses comunes y otros discrepantes.
- Hay una relación de poder entre los protagonistas, en la que el poder de una parte no prevalece considerablemente sobre el de la otra. La negociación no tiene sentido cuando una de las partes cuenta con un poder de negociación muy superior al de la otra.
- Los resultados de un protagonista tienen que ver con su propia conducta y con la de la otra parte. Existe una relación de interdependencia.

²³ Datos extraídos de la Tesis “El Transportista vive del volante” – Universidad Mayor de San Andrés – Facultad de Ciencias Sociales – La Paz

²⁴ MADIEDO, Luis Manuel, Abogado. Profesor de Formación y Orientación Laboral. Miembro de la ACEF – “La negociación en las organizaciones” - 2012



- La finalidad es influir sobre la percepción y la evaluación que la otra parte hace de la situación, mediante amenazas, concesiones o promesas.
- Cada parte debe tener un objetivo y un margen de actuación.
- Cada parte trata de ganar el máximo pero a la vez hay un deseo colectivo de lograr una solución equitativa o de mantener la supervivencia del sistema. Se da un doble fenómeno de competición y colaboración.

La negociación entre partes confrontadas por algún interés, es pues la gran alternativa al enfrentamiento y a la imposición de ideas y soluciones que solo satisfaga a una de las partes, para la resolución de tensiones. Esto significa tratar las situaciones conflictivas mediante el diálogo y la búsqueda de soluciones aceptables para las partes implicadas.

En la búsqueda de soluciones cuando se busca influir pacíficamente sobre otra persona, se está negociando. El resultado estará determinado por la capacidad relativa de las partes al utilizar su influencia. De ahí, la necesidad de aplicar conductas apropiadas, comunicación correcta y las habilidades sociales necesarias: desde la presentación eficaz hasta las técnicas para influir sobre los procesos de toma de decisiones; todo es necesario al negociar, incluida la capacidad de los negociadores para saber fijar procedimientos y escenarios.

“...Cada parte trata de ganar el máximo pero a la vez hay un deseo colectivo de lograr una solución equitativa o de mantener la supervivencia del sistema...” (Madieto – 2012)

El arte de la negociación es una búsqueda de encuentro de intereses para conseguir la deseable fusión de intereses en uno superior y a ser posible, común, del que se deriven los beneficios deseados y, salvo excepciones, con el objetivo del acuerdo entre las partes. Esto no significa que siempre haya que llegar a acuerdos, pues a veces es mejor retirarse que llegar a un acuerdo que no satisfaga suficientemente las expectativas y deseos.

Se debe aclarar que saber cómo se negocia es muy diferente a saber negociar. Igual que, por ejemplo, un tetrapléjico sabe cómo se anda pero no sabe andar. El lector deberá iniciarse en el manejo de destrezas, que no obstante no será efectivo hasta ejercitarse suficientemente, es decir, hasta adquirir la llamada competencia inconsciente que aflora en comportamientos espontáneos y fáciles.

2.1.5.2. LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA

Como una alternativa para lograr soluciones equitativas en la consecución de intereses fusionados de partes en conflicto se adoptó la *negociación colectiva*, la misma que evita que dichos conflictos se expresen de manera violenta.

Según definición por *negociación colectiva*, que a veces se conoce también como *contratación colectiva*, entendemos el proceso que se entabla entre, por una parte, un grupo de trabajadores, por lo común representado por uno o varios sindicatos y excepcionalmente por delegados, y por la otra uno o varios empleadores, u organizaciones de empleadores, con el fin primordial de fijar las condiciones de trabajo o empleo que se aplicarán en una empresa o sector de actividad. También puede tener como finalidad regular las relaciones entre los propios actores en la negociación colectiva. El resultado esperado de la negociación es la suscripción de un instrumento de regulación colectiva de las condiciones de trabajo, que en América es conocido bajo diversas denominaciones, siendo las más corrientes *convención colectiva de trabajo* (Argentina, Costa Rica, Nicaragua, Panamá, Perú y Venezuela), *contrato colectivo de trabajo* (Bolivia, Chile, Ecuador y Paraguay) y *convenio colectivo de trabajo* (Cuba, Uruguay y República Dominicana)²⁵.

La negociación colectiva es aplicada y constituye una manera simple de reglamentar el mercado del trabajo, concebido a su vez como el lugar en que se logra un acuerdo entre trabajadores y empleadores acerca las condiciones de trabajo. Un examen detallado, conduce

²⁵ BRONSTEIN, Arturo – “La negociación colectiva: un análisis comparativo”

a poner en tela de juicio su eficacia como fuerza conducente a la paz y a la justicia social. El conjunto de artículos que se presentan a continuación no sólo ponen énfasis en la eficacia relativa de la negociación colectiva si se tiene en cuenta el marco que le imponen la legislación nacional y las autoridades públicas, sino que demuestran claramente hasta qué punto la negociación colectiva está marcada por la historia y la cultura de cada región, país o incluso civilización.

El concepto mismo de negociación colectiva puede ser interpretado de varias maneras. En lo que respecta a su función, ésta suele ser muy diferente según en el nivel en que tenga lugar: empresa, sector, país o región. Para complicar aún más la cosa, el grado de reglamentación jurídica del proceso de negociación colectiva también varía de un país a otro.

El Convenio núm. 98²⁶ establece los principios fundamentales del derecho de sindicación y de negociación colectiva: garantiza la protección que los trabajadores y sus organizaciones precisan contra actos de discriminación antisindical y de injerencia, ya sea por parte de las autoridades públicas o de los empleadores; establece asimismo las obligaciones de los Estados Miembros sobre el respeto y promoción de la libertad sindical y de la negociación colectiva. El convenio no sólo garantiza el derecho de existencia de los sindicatos, sino que también define su esencia y su razón de ser, a saber, negociar con los empleadores “con objeto de reglamentar, por medio de contratos colectivos, la condiciones de empleo”.

En dicho convenio en el artículo 4 hace referencia lo siguiente:

“Deberán adoptarse medidas adecuadas a las condiciones nacionales, cuando ello sea necesario, para estimular y fomentar entre los empleadores y las organizaciones de empleadores, por una parte, y las organizaciones de trabajadores, por otra, el pleno desarrollo y uso de procedimientos de negociación voluntaria, con objeto de reglamentar, por medio de contratos colectivos, las condiciones de empleo”.²⁷

Esta disposición tiene por lo tanto dos aspectos: las medidas necesarias que deben adoptar los poderes públicos para fomentar la negociación colectiva y el carácter voluntario de la negociación que supone la independencia de cada una de las partes respecto de la otra y también respecto de las autoridades públicas. El fomento de la negociación colectiva supone evidentemente la presencia de partes en dicha negociación y por consiguiente la designación de la organización o las organizaciones que deba o deban representar a los trabajadores.

LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA EN LOS PAÍSES ANDINOS

En el caso de los países andinos, vertebran el sistema normativo laboral en torno a la ley, no obstante, en la medida en que la industrialización y el desarrollo avanzaron, y siempre que la situación política lo facilitó, la autonomía colectiva se ha ido abriendo espacios propios que incluso han precedido a veces al desarrollo legal. En general, sin embargo, el reglamentarismo excesivo existente en la región ha restado importancia a la negociación colectiva, no sólo trabando (incluso a veces de forma intencionada) el desarrollo de la libertad sindical, sino provocando un desfase notable entre la norma escrita y la norma aplicada.

Si bien presentan similitudes generales, los cinco países: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, han desarrollado modelos de relaciones colectivas muy distintos entre sí y que, en definitiva, presentan un marco variado por las diferencias económicas, sociales e históricas. Sin perjuicio de una orientación u otra, la tendencia legislativa en los cinco países parece inclinarse lentamente a favor de una mayor participación de los actores sociales en la elaboración de la normativa, y así se crean mesas de concertación sobre relaciones laborales (Ecuador), se firman acuerdos tripartitos que propician la reforma del Código de Trabajo (Venezuela) o se gestionan y desarrollan proyectos para mejorar la cultura de relaciones

²⁶ El 8 de junio de 1949, la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio núm. 98 en San Francisco que completa el convenio 87, garantiza a los trabajadores el derecho sagrado de constituir sindicatos y afiliarse a los mismos

²⁷ Texto extraído del Convenio 98 – Convenio relativo a la aplicación de los principios de derecho de sindicación y de negociación colectiva



laborales (Colombia). En contrapartida, países como el Perú son pioneros en la región andina de la puesta en práctica de la flexibilidad legal²⁸.

Los sindicatos de trabajadores son, en los cinco países, las partes legitimadas para negociar en nombre de los trabajadores, reconocimiento que se extiende expresamente a las federaciones en Bolivia, Colombia, Perú y Venezuela, y a las confederaciones en Bolivia y Venezuela. No obstante, los trabajadores no sindicados pueden, como se vio anteriormente, celebrar convenios en Colombia y en Perú. En Venezuela, a falta de sindicato, en los convenios de empresa pueden negociar colectivamente los representantes expresamente elegidos por la mayoría de trabajadores

El procedimiento de negociación colectiva es similar en su inicio en los cinco países, en cuanto exige la presentación de un pliego de peticiones (en Colombia es también necesario el pliego para iniciar un conflicto colectivo). El contenido mínimo del mismo se fija expresamente en la legislación boliviana y peruana, señalándose en Colombia que el pliego deberá contener peticiones relativas a las condiciones de trabajo. El arbitraje está previsto en los cinco países como forma de solución de conflicto tras no superarse la conciliación. Es obligatorio en Bolivia y Ecuador, y en algunos supuestos (servicios públicos esenciales) en Colombia, Perú y Venezuela, aunque en estos tres países tiene normalmente carácter facultativo.

Es indudable que el legalismo y la intervención condicionan el desarrollo real de la negociación en los cinco países. La fuerza y la presencia de los actores sociales en el panorama colectivo es, asimismo, un factor innegable que permite identificar el verdadero desenvolvimiento de los acuerdos. Con relación a los actores, se observa en los cinco países un desconocimiento creciente de las necesidades prácticas en la preparación del convenio, falta de consulta con las bases y una clara tendencia a la confrontación¹¹ –remarcable históricamente en Bolivia –, especialmente desde la perspectiva de las organizaciones sindicales. Además, las federaciones sindicales no parecen considerar que haya mejorado la confianza mutua de los actores de la negociación, aunque se observa un progreso en la comunicación y la transmisión de información no manipulada y en una óptica hacia la búsqueda de soluciones mutuamente aceptables (situación que parece repetirse en Venezuela y Ecuador).

2.2. ESTADO DEL ARTE

2.2.1. LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA PLANIFICACIÓN DE PROYECTOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

La participación de la sociedad en la planificación es casi nula en la actualidad, pese a que papeles es así, en los hechos no se aprecia tal participación. Han dejado de lado la importancia de la participación de la ciudadanía en la decisión del accionar sobre la ciudad. Lamentablemente hay muy pocos casos en los que se evidencia la participación ciudadana en la planificación, y más aún en proyectos de transporte público.

Uno de estos pocos proyectos es el que se puso en marcha en los Estados Unidos. En noviembre de 2011 un grupo de expertos que actuaron dentro del programa Nacional de Investigación Cooperativa en Carreteras - NCHRP (por sus siglas en inglés), dependientes del Consejo de Investigación en Transporte –TRB (por sus siglas en inglés) de la Academia Nacional de Ciencias de Estados Unidos hizo público el informe²⁹ *“recorriendo juntos la distancia: Una guía para que los ciudadanos participen en contextualizar soluciones sensibles con miras a lograr un mejor transporte”*

Dicho informe hace notar la situación alejada de los ciudadanos en referencia a las decisiones en materia de transporte público y se considera que poco o nada pueden hacer al respecto. Entonces la pregunta *“...¿Habrá una mejor manera de comunicarse con los poderes*

²⁸ RUEDA, Marleen; SEPÚLVEDA, Juan; VEGA, María Luz – “Países andinos, Hoy son muchos los sectores sociales que exigen de los sindicatos una postura común en el marco del diálogo social”

²⁹ Artículo del Ing. Carlos Y. Morales *“Participación ciudadana en los proyectos de transporte público”* Parte I



facticos y de participar en las decisiones sobre transporte que afectan profundamente nuestras vidas?..."

Se busca ayudar al ciudadano común, a invertir prudente y exitosamente, sus energías cívicas, lograr así soluciones, con un constructivo proceso consensuado, de esa manera convertirse en colaboradores en los procesos de la planificación del transporte y en todos los niveles de gobierno, desde el nacional y estatal hasta el local, para generar una visión comunitaria que participe activamente en la construcción de un proyecto específico de transporte.

Todo ciudadano que se preocupa por los problemas de la colectividad tiene, por lo general, un desempeño dual: por un lado colaborador y por otro crítico cívico. Además, presenta uno de los muchos puntos de vista posibles sobre los proyectos, algunos de los cuales pueden parecer ser mutuamente excluyentes. Así por ejemplo, los residentes de una comunidad pueden concentrarse sólo en lograr cómo un proyecto particular de transporte trabaja en un vecindario, mientras que los ingenieros de transporte deben asegurarse de que el mismo proyecto también movilice a las personas y bienes en toda una ciudad o región.

En definitiva, la colaboración entre los ciudadanos y los profesionales del transporte es un proceso dinámico que puede resolver las necesidades de muchos e incorporar diferentes perspectivas, con resultados que, al final, son más grandes y mejores que la suma de sus perspectivas iniciales

Entonces el propósito es ayudar al ciudadano a formular las preguntas correctas en el momento adecuado para garantizar que los proyectos de transportes encajen dentro del contexto de la comunidad. La Contextualización de Soluciones Sensibles (CSS) se basa en ***el principio de que si los políticos, legisladores, ingenieros, proyectistas, diseñadores y operadores de transporte, por una parte, y los ciudadanos interesados por la otra, colaboran, todos tendrán menos para criticar y más para aplaudir.***

Se debe partir por la afirmación de que los sistemas de transporte se caracterizan y se identifican por lo general por la red viaria, carreteras, puentes, vías férreas, vías navegables, aceras y ciclo-vías. Constituyen el elemento primordial de nuestras comunidades

Para tener éxito, un sistema de transporte debe proporcionar tanto *movilidad*: la potencialidad de generar movimiento o la capacidad de ir de un lugar a otro como *fácil accesibilidad*: la potencialidad para acceder e interactuar entre dos lugares. En los tiempos actuales, la movilidad a menudo ha significado principalmente el desplazamiento de los vehículos motorizados, pero cada vez más comunidades están fomentando la movilidad por medios no motorizados como la bicicleta y el caminar. Muchas comunidades están cambiando fundamentalmente el paradigma de la movilidad del transporte –con su énfasis en la velocidad de conducción y en la capacidad de la carretera- hacia un nuevo paradigma que equilibre la accesibilidad con la movilidad a través de una variedad de modos de transporte.

Si realizamos una comparación el transporte es como las raíces que alimentan un árbol sano y robusto, resalta los valores comunitarios como la movilidad y la accesibilidad al transporte que afecta a todos los aspectos de nuestra calidad de vida: factores sociales y culturales, economía, vivienda y educación, medio ambiente y recursos naturales, medio ambiente construido y movilidad, salud pública y seguridad, y gobernabilidad y servicios públicos.

Para empezar el proceso se empieza por formular las preguntas correctas, ya que es clave entender el contexto y el proceso de evaluación, además de lograr soluciones adecuadas, para lo cual es conveniente comenzar con la calidad de vida y los valores comunes de la colectividad. Cuando un ciudadano o grupo vecinal describa su comunidad a los profesionales del transporte, es importante que sea claro acerca de lo que es más importante para él o su grupo: cuáles son los problemas, y qué es lo que se está tratando de lograr. En muchas comunidades, esto se expresa claramente en un plan de actualización integral en el que cada miembro ha tenido participación.



La *Guía para contextualizar soluciones sensibles* menciona y propone algunas preguntas que pueden ayudar a indagar en todos los aspectos de la comunidad, identificando los elementos que pueden llegar a ser factores determinantes en la toma de buenas decisiones, pero el ciudadano experimentado y comprometido con su colectividad puede adicionar otras relacionadas. De manera típica y generalizada comprende: aspectos generales, medio ambiente construido y movilidad, medio ambiente natural y recursos, economía, Vivienda y educación, aspectos sociales y culturales, salud pública y seguridad.

El siguiente paso es el contexto comunitario, la visión, los valores y planes. Según Kenneth Noland, artista estadounidense, que afirmó “...*El contexto es la clave, de ahí depende el entenderlo todo...*” Bajo esta afirmación, se ha hecho referencia el presente informe. Es así que frente a la necesidad de participar en un proyecto de transporte, surgen dudas, entre las cuales se resalta:

- ¿Existe alguna manera mediante la cual la comunidad pueda definir la calidad de sus objetivos?
- Se establece la visión de futuro para la colectividad, mediante un plan formal integral, en el cual los representantes de la comunidad y las autoridades respectivas participen?
- ¿Hace referencia el plan a los diferentes valores que pueden ser soportados por diferentes segmentos de la comunidad?
- En otras palabras, ¿Es posible conocer cuál es el acuerdo general sobre el contexto en el que los proyectos de transporte se llevarán a cabo?

Entonces el **contexto comunitario** resalta la importancia del entorno, la visión, los valores y los planes si informa, a nivel nacional, departamental y local sobre planificación del transporte que determinada comunidad necesita. Este contexto ayuda a definir con más precisión la forma en que los proyectos de transporte pueden contribuir a la calidad de vida de su comunidad. La articulación del contexto comunitario es responsabilidad de la comunidad y de sus ciudadanos. Se requiere un debate sustantivo sobre el futuro “ver y sentir” de la comunidad, así como un proceso sólido para asegurar que todo el mundo escucha y valora todas las ideas y perspectivas. Los profesionales del transporte deben desempeñar un papel de apoyo en el desarrollo de una visión comunitaria.

Además de necesitar entender quien participó, es más importante saber quiénes no lo hicieron, es conocer el nivel de consenso logrado. Esta información puede ayudar a las Agencias Gubernamentales y de Administración Territorial a seleccionar procesos apropiados de participación pública diseñados para llenar las lagunas o resolver las diferencias.

La contextualización de Soluciones Sensibles CSS es el siguiente paso. En el campo del transporte público, el CSS ha evolucionado en lograr respuestas y frustraciones compartidas por los ciudadanos y por los profesionales del transporte:

- Con demasiada frecuencia, las comunidades no logran definir claramente su visión comunitaria, sus valores y sus planes, o aclarar la necesidad de un proyecto de transporte específico antes de las etapas de planificación y diseño.
- La participación del público no logra un liderazgo para identificar la calidad de vida y los valores requeridos por la colectividad o influir en todas las fases de un proyecto de transporte.
- La falta de formular las preguntas correctas, definir el contexto adecuado, y aplicar las directrices de diseño correspondientes, con demasiada frecuencia dan lugar a proyectos de transporte que, sin necesidad, dañan el medio ambiente natural y/o el construido, y a veces no resuelven de forma efectiva el problema del transporte.
- Los profesionales del transporte frecuentemente trabajan en “silos”, fallando al no incluir perspectivas interdisciplinarias esenciales para resolver los problemas de forma creativa.
- La imposibilidad de llegar a un consenso entre la comunidad y los promotores interesados en el proyecto genera retrasos persistentes y crecientes, haciendo que los costos sean cada vez mayores, y los proyectos que quedaron en la etapa de planificación nunca se construyan.



La contextualización de soluciones sensibles es producto de un enfoque multidisciplinario y de colaboración que debe involucrar a todas las partes interesadas en la prestación de un servicio de transporte público, para adaptarlo a su entorno. Es un análisis que lleva a preservar y mejorar los recursos estético, históricos y escénico de la comunidad y del medio ambiente, de la mano del mejoramiento de la seguridad, la movilidad y las condiciones de infraestructura.

Esta contextualización debe cumplir con principios básicos, para aplicar a los procesos de transporte público, a los resultados y a la toma de decisiones, estos son:

- Fomentar la permanente comunicación y colaboración para lograr el consenso.
- Realizar un ejercicio de flexibilidad y creatividad para dar forma a soluciones eficaces de transporte, mientras se preserva y mejora la comunidad y los ambientes naturales.
- Demostrar un entendimiento integral de los contextos.
- Esfuerzo por lograr una visión compartida entre las partes interesadas para proporcionar una base sólida que permita tomar decisiones.

Así mismo estos deben conducir a unos resultados que:

- Demuestren el uso eficaz y eficiente de los recursos (personal, tiempo, presupuesto) entre todas las partes
- Estén en armonía con la comunidad y preserven el medio ambiente, los paisajes, los valores estéticos, los recursos históricos y naturales de la zona
- Sea segura para todos los usuarios.
- Resuelva problemas que han sido identificados y acordados como tales por una amplia gama de las partes interesadas.
- Cumpla o exceda las expectativas de los diseñadores y de las partes interesadas, lo que añade un valor duradero para la comunidad, el medio ambiente y el sistema de transporte.

A su vez y por ultimo esta contextualización de soluciones sensibles debe ser un proceso con cualidades que:

- Consiste en la participación de una amplia gama de partes interesadas (incluidos los funcionarios de transporte) en todas las fases de un programa de transporte.
- Comunica, en forma temprana y continua, con todos los interesados de manera abierta, honesta y respetuosa, y con aquellos capaces de aportar soluciones adecuadas dentro del contexto de la fase.
- Comunica, en forma temprana y continua, con todos los interesados de manera abierta, honesta y respetuosa, y con aquellos capaces de aportar soluciones adecuadas dentro del contexto de la fase.
- Alienta a los participantes de las agencias de gobierno y de las partes interesadas a ejercer vigilancia conjunta sobre la calidad del proceso acordado en el trabajo buscando mejorar, según sea necesario y una vez terminado, identificar las lecciones aprendidas.
- Trata de entender el paisaje, la comunidad, los recursos valiosos, y el papel de todos los modos de transporte adecuados en cada contexto particular antes de desarrollar soluciones de ingeniería.
- Mediante apoyo mutuo y coordinado estimula el transporte multimodal y las decisiones sobre el uso del suelo.
- Permite adaptar el proceso de desarrollo de transporte a las circunstancias y utiliza un procedimiento que analiza varias alternativas, incluyendo todos los modos de transporte adecuados, y los resultados en consenso.
- Establece los principios de trabajo para los equipos interdisciplinarios y las habilidades requeridas en la actividad de transporte.
- Comprende una amplia gama de herramientas de comunicación y de visualización para informar mejor a los grupos de interés, fomentar el diálogo y aumentar la credibilidad del proceso.
- Asegura los compromisos de los dirigentes locales con el proceso



- Utiliza un claramente definido proceso para la toma de decisiones.

2.2.2. PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO – CASO BRT TRANSMILENIO EN BOGOTÁ

La ciudad se encuentra ubicada en el centro del territorio colombiano sobre la meseta de la cordillera oriental de los Andes a 2600 m.s.n.m., es el distrito Capital y concentra una parte significativa de la población aproximada de 6,5 millones de habitantes, con participación de 15,2% del total nacional. Vive complejos fenómenos socioeconómicos y culturales, tales como la creciente participación de la mujer en el mercado laboral, control natal y el efecto neto de la migración campo ciudad, se ha ubicado el crecimiento promedio de la población en 2.8%, con densidad poblacional que paso de 179,4 hab/h en el año 1985 a 210 hab/h en la actualidad.

Las características de asentamiento muestra un proceso de segregación socio espacial que forma los estratos 1,2, y 3 de menores ingresos al sur y zonas periféricas, el área industrial al occidente, el comercio, servicios e instituciones en la zona céntrica de la ciudad y los estratos 4, 5 y 6 de ingresos altos se encuentran ubicados al norte oriental de la ciudad

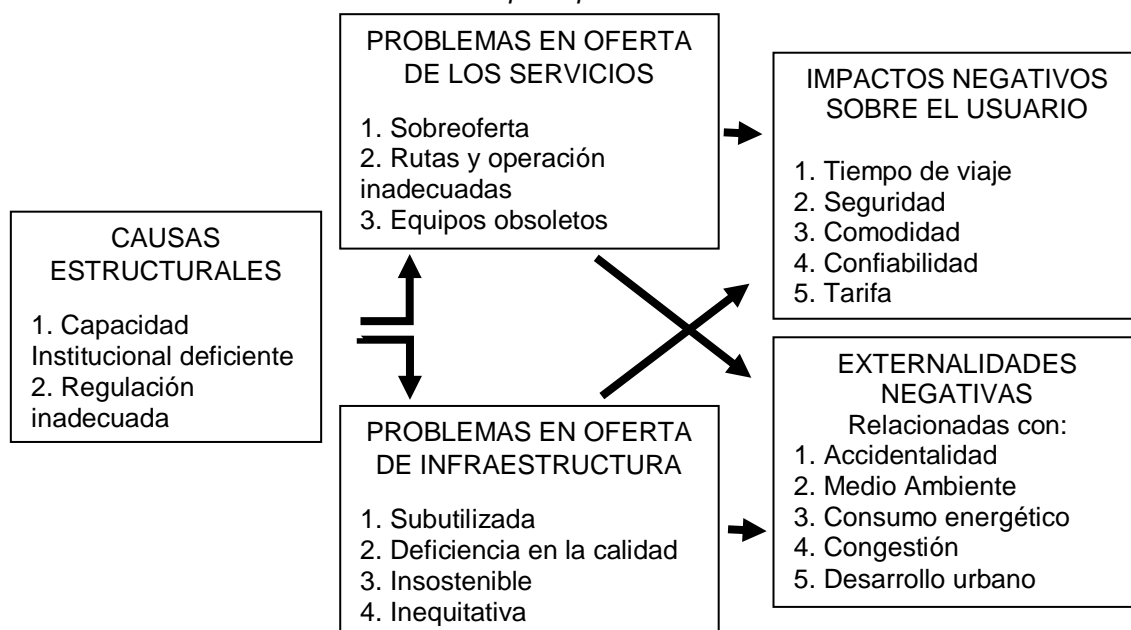
2.2.2.1. LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE URBANO EN BOGOTÁ

Las ciudades metropolitanas de Latinoamérica y del mundo se enfrentan a problemas similares relacionados con el transporte urbano, en la misma línea se encuentra la ciudad de Bogotá. Cuestiones como el aumento de la población el acelerado crecimiento de las ciudades, incremento del parque automotor.

Las posibles soluciones de la administración tienen que pasar por los desafíos de recuperar el espacio público, movilidad alternativa, desestimulo al uso del vehículo particular y la construcción de un tipo particular de sistemas de transporte masivo.

La problemática del transporte público urbano en las ciudades Colombianas obedece principalmente a causas estructurales referidas a la capacidad institucional y a la regulación del sistema que ocasiona problemas en la oferta de los servicios y dificultades en la oferta de infraestructuras, lo que refleja en el usuario efectos negativos y una serie de externalidades negativas propias de una gestión deficiente.

Problemática del transporte público urbano en Colombia



Fuente: DNP (Departamento Nacional de Planificación) del Ministerio de Transporte



Una de las ciudades que vive esta realidad es la ciudad de Bogotá, donde el sistema de transporte ha significado uno de los problemas más urgentes a resolver. Son diversos estudios que revelaron resultados muy desalentadores, poniendo en evidencia la nula contribución del sector del transporte al bienestar de los ciudadanos. Prueba de esta situación son las velocidades alcanzadas en los corredores viales de la ciudad, que llegan a un promedio de 10Km/hr y en horas punta de 5km/hr, lo que se tradujo en mayores tiempos de desplazamiento de los ciudadanos.

Estudios realizados (ARDILA, 1998), muestran resultados que las vías parecen suficientes para el parque automotor existente, y que la congestión se debe a una inadecuada operación de las vías tales como la semaforización con tiempos de ciclo inadecuados, mal estado de las vías, alto nivel de accidentalidad, cuellos de botella y reducción de carriles, aspectos que han producido así una congestión generalizada y mal funcionamiento en el sistema de transporte.

La ciudad previo a la implementación del Transmilenio estaba caracterizada por un sistema de transporte público con grandes ineficiencias en el servicio, de una antigüedad promedio de más de 20 años en las unidades vehiculares, que contribuye en gran medida a los niveles de contaminación. En referencia a los tiempos de viaje promedio en horarios pico, los usuarios ocupan hasta dos horas y media en traslados, lo cual explica la segregación socio-espacial que presenta la ciudad, donde los lugares de trabajo se encuentran muy alejados de las zonas de vivienda, en especial en los estratos 1, 2 y 3, que corresponde a los mayores generadores de viajes en transporte público.

También se ha generado prácticas entre conductores de competencia desleal, en lo que se denomina *“guerra por el centavo”*, donde se genera competencias en un mismo corredor o ruta, que eleva el índice de accidentalidad, lo que afecta al resto del parque automotor, el mismo que está compuesto en su mayoría por buses que llega a un 47,5%, seguido por las busetas, microbuses y camionetas (ARDILLA 1998).

2.2.2.2. PLANIFICACIÓN DEL BRT TRANSMILENIO

Se realiza el estudio del BRT Transmilenio, puesto que este es justamente uno de las primeras y mejores intervenciones en solucionar en la problemática del transporte público en Sud América, Si bien el primer país en aplicar este sistema fue Brasil, específicamente en Curitiba. La experiencia de Bogotá en Colombia, da el repunte y el gran salto a la implementación de sistemas BRT. Además que las características del contexto socio económico previo a la implementación es muy semejante a la ciudad de La Paz, aunque no su topografía.

Previo a la implementación del Sistema de Transporte BRT Transmilenio, se constituyeron otros proyectos con la intención de solucionar la caótica situación del transporte público urbano en la ciudad de Bogotá.

La Troncal de Caracas – 1992 fue la primera intervención de carriles segregados, construida sobre la avenida del mismo nombre, que atraviesa longitudinalmente la ciudad, con alto nivel de circulación de buses. Fue construida en dos fases, está conformada por dos carriles por sentido para vehículos públicos y dos para particulares, con una longitud de 16,4 kilómetros, de 60 paradas sobre plataformas. El fracaso de dicho proyecto se debió en gran parte a la falta de coordinación de las entidades (ARDILLA 1998).

Otro proyecto fue el *Plan Maestro del Transporte Urbano en Bogotá* – 1998, patrocinado por la Agencia Japonesa de Coordinación Internacional (JICA), que realizó una encuesta domiciliaria de movilidad, la misma que sentó las bases para estudios posteriores. El estudio sugería la construcción de once troncales y corredores exclusivos, que al final no fue implementado.

Proyecto del *Sistema “Solo Bus”*, desarrollado por la Consultora Transvial-GS Ingeniería, que provee un esquema organizacional en la operación de las troncales de las avenidas Caracas y Medellín, ubicación de paradas, análisis de rutas, evaluación institucional, técnica, impacto social y ambiental, reducción del parque vehicular de 20%, modernización de la flota y fiscalización del servicio.



Proyecto Metro SITM (Sistema Integrado de Transporte masivo para Bogotá), este proceso es la respuesta a una necesidad de estrategia de largo plazo. El plan Nacional de Desarrollo 1994 – 1998 contemplo un trabajo conjunto entre Nación y Distrito, direccionado a temas de infraestructura institucional y de política sectorial. Parte de él fue el Sistema Integrado de Transporte Masivo, conformado por el metro la parte rígida y un servicio de buses troncales, suburbanos y alimentadores, la parte flexible. Estas estarían reforzadas por mecanismos institucionales y entidades necesarias para su desarrollo

Pese que este plan sufrió críticas, fue el proyecto que formaría parte del siguiente Plan de Desarrollo para Bogotá 1998 – 2001 y sentaría las bases para la puesta en marcha del proyecto Transmilenio.

La estrategia para la planificación del Transmilenio, estuvo contemplada por diversos programas, uno de ellos era establecer un sistema de transporte que asegure disminución de tiempos de viajes de los usuarios, proporcionando así un servicio digno, confortable y eficiente. Este programa estaba complementado por: adecuación de la infraestructura vial; fortalecer el manejo de tráfico y el programa de construcción de ciclo rutas articuladas a la malla vial vehicular que conecte con áreas importantes de la ciudad, como parques y avenidas, que logre un sistema de transporte integral.

Mediante documento del COMPES (Consejo Nacional de Política Económica y Social) se detalló las acciones a realizarse para la implementación del nuevo sistema, entre el ente gubernamental y el distrital. Con este se identificó el impacto fiscal y el financiamiento para la Primera Línea de Metro, ya que la situación fiscal exigía esfuerzos fiscales adicionales. Es así como se la estrategia se fundamentó en un sistema de buses para la ciudad, a partir del desarrollo del componente flexible del Sistema Integrado de Transporte Masivo, adelantado por el Distrito y que formó parte del plan de desarrollo 1998 -2001.

La implementación del nuevo sistema perseguía **objetivos** que ejerzan un impacto significativo en el estado del transporte público los cuales son:

- Aumentar la eficiencia y productividad del transporte público en Bogotá
- Reducir costos de funcionamiento del sistema
- Proporcionar el desarrollo empresarial urbano
- Reducir el tiempo total de viajes de los usuarios
- Mejorar la accesibilidad de los principales corredores viales
- Mayor eficiencia energética en los ahorros en combustible
- Mejorar la seguridad
- Reducción de la contaminación
- Ejercer un impacto sobre la competitividad y productividad de la ciudad y asegurar a grupos socialmente desfavorecidos, mediante la implementación de una tarifa integral.
- Desarrollo tecnológico en la prestación de servicios del transporte público urbano.

El Sistema del Transmilenio se **diseñó conceptualmente** sobre tres componentes:

El componente de la Infraestructura Vial fue proveída por el Estado que consta por carriles segregados exclusivos, denominados corredores troncales, por el cual circulaban buses de alta capacidad y nueva tecnología, separados de los carriles de uso mixto. Dentro de este componente también están contempladas las estaciones convencionales con espacios cubiertos, que diferencia la ubicación del acceso a los buses y transbordos, con la compra de boletos. Dichas estaciones se diferencian de cabecera, terminales o portales, ubicados a los extremos de los corredores troncales y sirven de transferencia entre los buses troncales, alimentadores e intermunicipales.

También dentro de la infraestructura están los puentes, túneles, cruces samaforzados y los patios de operación, mantenimiento y el estacionamiento para el material rodante. Y el ultimo componente es el Centro de Control Centralizado, que realiza el monitoreo de los servicios.



Cada bus cuenta con receptor GPS (Sistema de Posicionamiento Global), un computador con la programación del itinerario, una unidad de reporte para transmitir información en las vías de entradas y salidas de las estaciones, además permite la comunicación entre vehículos y con las estaciones.

El componente de Ruta consta de servicios troncales y alimentadores, los primeros circulan por los corredores exclusivos que inician y terminan en las estaciones terminales o de transferencia, a su vez se dividen en corrientes (se detienen en todas las estaciones con flexibilidad de pasajeros) y expresos (solo en determinadas estaciones en áreas de alta concentración). Las rutas alimentadoras cubren área de influencia del sistema, de capacidad media, que opera en sincronía con los servicios troncales.

Respecto del *componente de Gestión Institucional*, está concentrada en cuatro organismos distritales de funcionamiento según reglamentación local y conforme a la legislación nacional: el Instituto de Transporte Urbano (IDU), la Secretaría de Obras Públicas (SOP), Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá (STT) y la empresa de Transmilenio S.A. de participación exclusiva de entidades públicas.

Las Empresas Privadas como componente adicional, se han convertido sin duda en primordial su participación dentro del transporte, las cuales se asignan a través de procesos licitatorios abiertos, como las empresas operadoras de las troncales responsables de adquirir el material rodante, contratar a conductores de buses, personal de mantenimiento y administración. Incluye también la administración de los patios de mantenimiento y estacionamiento. La recaudación también es asignada al sector privado con la venta de pasajes para la utilización del sistema, mediante tarjetas inteligentes. El dinero recaudado se entrega a una entidad fiduciaria quien lo distribuye entre los agentes de todo el sistema, conforme a los acuerdos y reglas contractuales establecidas en los procesos de licitación.

Para hacer posible la puesta en marcha del sistema se requirió de una ***Evaluación Previa del Sistema***, la misma compuesta por la medición del Impacto del proyecto y la participación de la Nación.

El impacto fue medido de acuerdo a lo establecido a la Ley 310 de 1996, que evalúa los siguientes impactos:

- ***Impacto Físico-Especial.*** Las rutas que fueron implantadas en áreas que poseen alta densidad de generación y atracción de viajes, que comunica en su mayoría estratos 1,2, y 3 con áreas laborales de 82% del total y el resto a los estratos 4, 5 y 6 con mayores ingresos³⁰, en este sentido favorece a los sectores menos favorecidos económicamente.
- ***Impacto Técnico-Económico.*** Dadas por las variables de los costos y beneficios del sistema contemplando un escenario base, denominado *sin proyecto* y otro *con proyecto*, que contempla el periodo entre 2000 y 2015 y cuantificadas por las variables: ahorro en tiempo de viaje que incluye el tiempo en el vehículo, espera y el transbordo; ahorro e los costos operacionales por la eficiencia en la operación y el mantenimiento de los buses; cuantificación de los empleo temporales, directos e indirectos, generados en obra de infraestructura o civiles, empleos permanentes y los derivados de la industria automotriz; costos contemplados que corresponden a la inversión en infraestructura, vehículos y equipos de recaudo; evaluación económica que se obtuvo mediante los indicadores de Valor Presente Neto (VPN). De estos resultados se desprendió la situación favorable para implementación del Transmilenio (CHAPARRO 2002).
- ***Impacto Socio-Ambiental.*** Donde se tuvo en cuenta el cubrimiento del sistema, sobre el total de viajes originados diariamente en la ciudad que alcanzará 80% sobre la base de las metas operacionales pasajeros/día estimadas para todo el periodo, el impacto sobre la seguridad para los usuarios dentro del sistema y reducción de tasas de accidentabilidad. El impacto ambiental se enfocó en la reducción de gases

³⁰ Datos extraídos de CHAPARRO 2002 a su vez del Informe CONPES N° 3093 - 1999

contaminantes estimado en un 80%, resultado de la introducción de vehículos con mejores especificaciones técnicas y ambientales.

- *Impacto fiscal y financiero.* Evaluado respecto a la presión fiscal que éste ejercerá sobre el gobierno, que en este sentido sería menor que si se implementaría la Primera Línea del Metro (PLM). El VPN de los aportes para el Transmilenio, es inferior en cerca de 50% al de los requeridos para la PLM.

Para la implementación del Transmilenio fue vital la **Participación del Estado**, quien facilitó el mayor porcentaje de los recursos para la financiación del proyecto, que alcanzo al 65,7% y el 34.3% a cargo de la entidad Distrital, el cual fue financiado a través de un impuesto de sobretasa a la gasolina. El proyecto se desarrollaría en 4 fases y su ejecución será gradual, siendo el flujo de recursos previsto uno de los elementos de sostenibilidad del proyecto.

Es así que una vez realizado el proceso de planificación y evaluación del Sistema de Transmilenio, se emprendió la ejecución de las operaciones de la primera fase y posterior avance paulatino.

2.2.3. NUEVAS ALTERNATIVAS AL TRANSPORTE PÚBLICO EN LATINOAMÉRICA

2.2.3.1. BUS RAPID TRANSIT (BRT)

La característica de las ciudades Latinoamericanas como ya se mencionó, ha sido el gran caos que viven los sistemas de transporte público de las principales ciudades, para lo cual se buscó infinidad de soluciones, dentro de las cuales la que mayor éxito logro son los sistemas masivos de autobuses, los mismos que han sido pieza clave para la transformación del transporte en las ciudades. Éstos han marcado una tendencia evolutiva del transporte en diversas ciudades de la región. Cada uno se ha implantado en entornos distintos y ha generado alternativas y avances en la ingeniería, la gestión, las instituciones, la sociedad y la estructura urbana. De igual forma sus procesos de implementación, mantenimiento y crecimiento han generado numerosas lecciones y aprendizajes.

CURITIBA, PRIMERA EXPERIENCIA

El papel pionero de la implementación de los sistemas de transporte público masivo mediante buses en Latinoamérica lo realizó la ciudad de Curitiba. Lo que en un inicio fue un simple corredor de buses en 1973 se convirtió en 1982, en lo que conocemos como BRT Bus Rapid Transit (por sus siglas en inglés). Un corredor segregado, con estaciones, buses grandes, puntos de integración y una imagen distinta, se transformó en un ejemplo global, no sólo por el corredor, sino por la integración en una red de alcance metropolitano.

Pero se debe destacar que el termino de transporte masivo no es un término de idea o proyecto aislado, sino que forma parte de un modelo de desarrollo urbano, donde el hecho de que el transporte se efectué mediante buses sea un detalle más bien que la característica fundamental³¹, ya que en el planteamiento básico del caso de Curitiba, se podría reemplazar los buses de alta capacidad con carros de tranvía, sin que cambie su naturaleza, aunque si influiría en los costos y operación.

A principio de los años ochenta, las autoridades locales deseaban reemplazar los buses articulados que funcionaban con regularidad, por tranvías en los ejes de mayor movimiento. Pero como se mencionó, por razones de costos de inversión y la política nacional corriente de preferir productos brasileños, lo que excluía los carros de tranvía, no permitió la materialización de dicho cambio. Para lo cual la respuesta fue el bus biarticulado, que constituyen una respuesta autóctona al problema de transporte masivo, el cual era producto de la planta de Volvo do Brasil en la misma ciudad Curitiba.

³¹ CHAPARRO, Irma – “Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá, El caso del transporte masivo, Transmilenio” – 2002; Desarrollo del transporte masivo por buses en América Latina.



La evolución de este sistema tiene larga evolución, con gran parte de sus raíces en el Plan Regulador del 31 de julio de 1966³². En dicho plan se definió:

- La concentración del desarrollo urbano en ejes estructurales lineales, bien atendidos por el transporte público y la red vial.
- La descongestión de la zona céntrica y su protección como foco de algunos tipos de actividades.
- La contención de la expansión horizontal de la ciudad.
- La creación de una zona industrial.

En una visión retrospectiva se puede evidenciar el concepto visionario que sigue vigente en los inicios del siglo XXI. La promoción de la sustentabilidad, en una época donde esta palabra era casi nula su utilización dentro de los planes y proyectos urbanos. La inclusión en los planes de desarrollo urbano del transporte público, que en la misma época era relegado en otras ciudades de Brasil e incluso del mundo.

El Plan preliminar de transporte de masas de Curitiba se definió en 1969, en el cual se planteó la operación de buses sobre vías exclusivas centrales, a lo largo de los ejes estructurales³³. Los primeros corredores fueron inaugurados en 1974, en presencia del Presidente de facto Gral. Ernesto Geisel y del Arq. Jaime Lerner, tres veces alcalde de Curitiba. La larga permanencia del Arq. Lerner, sumado a la que Brasil era administrado militarmente quizás influyo en la implantación del modelo de desarrollo de Curitiba.

Un aspecto a resaltar, tanto en Curitiba a partir de 1966, como en Bogotá 40 años después, aunque en menor medida, la implementación de buses de alta capacidad sobre vías exclusivas, formaba parte de un plan global de desarrollo urbano más que una solución a un problema de transporte como tal.

El éxito del modelo de integración planificada del transporte no solo está en los corredores estructurales de Curitiba como ejes de transporte masivo de esta red, sino que cuentan con adecuada integración con el uso del suelo. Los planes urbanos autorizan mayor densidad y usos mixtos en los corredores de transporte masivo, y reducen la densidad y especializan los usos, conforme aumenta la distancia a estos ejes. Por eso Curitiba es al mismo tiempo la cuna del BRT y el paradigma del Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS). Lo que le permite seguir creciendo y por ende, mejorar la calidad de vida para los ciudadanos. Incluso se ha experimentado una atracción de inversores tales como por ejemplo, la planta de la empresa de automóviles de marca Renault, es decir, Curitiba se establece como sede brasilera de uno de los mayores fabricantes de automóviles, debido a sus logros de promoción del uso del transporte colectivo.

³² Instituto de Investigación y Planeamiento Urbano de Curitiba - *"Integración del sistema de Transporte Urbano: la experiencia de Curitiba"*, CEPAL, informe E/CEPAL/L.303,31 de julio, 1984.

³³ Do bonde de mula ao onibus expreso, Roteiro da cidade, Curitiba, sin fecha.



Curitiba sigue innovando sobre su propio invento. En 2010, introdujo un carril de sobrepaso para aumentar la capacidad, que requirió adecuaciones geométricas de bajo costo, llevó la capacidad de 13,000 pasajeros/hora por sentido a 22,000 pasajeros/hora por sentido. En 2012 introdujo un nuevo eje BRT denominado “corredor verde” con buses de bajas emisiones, aprovechando una vieja autopista. Este corredor está en plena renovación, y se espera que en pocos años logre también alta densidad y usos mixtos.

EXPANSIÓN A OTRAS CIUDADES BRASILEÑAS

Como consecuencia de la crisis petrolera en Brasil a fines de los setenta, se dio un impulso a la implantación de vías segregadas, otro resultado de la cual fue la alcoholización de los combustibles para automóviles³⁴. A esta última, las consideraciones estratégicas fueron influyentes, y es posible también servido para promover la adopción de las vías segregadas para buses. Sin embargo la implementación ya estaba en marcha, sobre todo en Sao Paulo, donde fueron ideadas variantes de alta productividad por la Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). En Sao Paulo, por distintos motivos, como una mayor urbanización y una escasez de planificación, se generó dificultades en encontrar espacios para la ubicación de terminales de integración, lo que significó una amplia dispersión de puntos de origen y destino de los viajes, por tanto el modelo de Curitiba, de una línea por eje, no convenía.

Es así que en Sao Paulo se realizó una de las contribuciones más destacadas al transporte masivo por buses fue el sistema COMONOR (Convoyes de Buses Ordenados), implantado primeramente sobre la avenida Nove de julho en 1979. A través de este sistema, los buses se formaban en grupos ordenados, primero dos líneas destinadas a barrios del sector A, luego dos para el sector B y finalmente dos que terminaban en barrios del sector C. El ingreso a la vía exclusiva fue controlado por semáforos que garantizaban la composición medida del convoy. Los buses fluían como coches de un tren, en cada estación los pasajeros esperaban justo en el segmento donde paraban las líneas que les sirvieran, permitiendo de esta manera cargar simultáneamente todos los buses en el conjunto³⁵. Además contaban con puertas a ambos costados, lo que les permitía operar sobre la vía segregada, ocupando las puertas de un lado, y luego, en los suburbios, correr sobre calles corrientes, ocupando la otra puerta³⁶.

En otras ciudades brasileñas también se ha implantado medidas de prioridad para el transporte público, por ejemplo la ciudad de Porto Alegre, capital del Estado de Rio Grande do Sul, donde el sistema COMONOR fue aplicado sobre las Avenidas Farrapos y Assis Brasil, alcanzando en la práctica, volúmenes hasta 23.400 pasajeros por hora y sentido, a velocidades de alrededor de 20 km/hr³⁷. El sistema COMONOR ha tendido a extinguirse, por distintos motivos, como una baja en la demanda de transporte en buses sobre el corredor y la complejidad de su operación.

EL CASO DE LIMA

Como ya se mencionó el origen de los sistemas de transporte de buses operando sobre vías segregadas está en Brasil, sin embargo, una excepción es la que se realizó en Lima sobre la vía expresa del paseo República de Lima. Dicha vía de carácter expreso, fue construida dejando un espacio central que iba a ser ocupado por la primera línea del proyecto del Metro de Lima, la cual no se materializó por que no se pudo financiar, por lo que se decidió atender dicha demanda con buses, algunos articulados. Donde se tenía una pista por sentido y los pasajeros abordaban en paradas específicas. Dicho servicio fue inaugurado en 1974,

³⁴ Associação Nacional de Transportes Públicos, Adaptação do espaço viário para operação de ônibus, Revista de transportes Públicos, edición 8, Associação Nacional de Transportes Públicos, São Paulo, 1980.

³⁵ CHAPARRO, Irma – “Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá, El caso del transporte masivo, Transmilenio” – 2002; Desarrollo del transporte masivo por buses en América Latina.

³⁶ Más información en: SZASZ, Pedro – COMONOR, boletín técnico N°9 de la Companhia de Engenharia de Tráfego, São Paulo, sin fecha)

³⁷ THOMSON, Ian – “Impacto de las tendencias sociales, económicas y tecnológicas sobre el transporte público”, informe de serie DNRI/UT, N° 41, CEPAL, marzo del 2002.



proyectado y financiado por el Gobierno estatal (ENATRU). Empresa Nacional de Transporte Urbano³⁸.



Posterior a la desreglamentación del transporte urbano, las operaciones de ENATRU fueron transferidas al sector privado. En principio dicha desreglamentación extendió a la circulación sobre la propia Vía Expresa, que dio como consecuencia ineficiencias operativas y un crecimiento en el número de accidentes, incluso con choques frontales. A consecuencia se realizó una licitación de una cantidad limitada de líneas con derecho a ocupar la vía, por la cual llegaron a circular ocho, todas de carácter privado. A principio de los años ochenta este servicio llegó a transportar a 8.200 pasajeros por hora y sentido, que llegó a 14.400 pasajeros³⁹, la velocidad alcanza alrededor de 35km/hr, aspecto que se debe a la gran cantidad de paradas, que corresponde más a un sistema de metro que a uno de buses.

Un aspecto a resaltar es que, a pesar que la Vía Expresa para buses fue puesta en funcionamiento hace casi treinta años, que en un inicio fue de manera transitoria, ha permanecido continuamente al servicio de la ciudadanía hasta la actualidad. Existen planes de extender la vía hacia el norte de la ciudad, por la avenida Próceres de la Independencia.

LA PRIMERA EXPERIENCIA DEL TROLEBUS FUERA DE BRASIL – QUITO

La ciudad de Quito adaptó en 1995 la experiencia del trolebús iniciada en Curitiba, São Paulo y en otras ciudades brasileñas con innovaciones tecnológicas en materia de buses sobre vías segregadas, las mismas que a partir de los años ochenta comenzaron a ser exportadas a América Latina.

³⁸ CHAPARRO, Irma – “Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá, El caso del transporte masivo, Transmilenio” – 2002; Desarrollo del transporte masivo por buses en América Latina.

³⁹ A. Dall'Orto, “Pistas exclusivas para ómnibus en la Vía Expresa del Paseo de la república: Lima, Perú”, CEPAL, informe LCR 448 julio 1985.





Entrando a la década de los 90, asume Jamil Mahuad el cargo de Alcalde de la ciudad de Quito, el mismo que importó las experiencias de los nuevos sistemas de transporte público masivo, que asume la forma lineal, por encontrar limitada las posibilidades de expansión lateral debido a la topografía cordillerana. A pesar que el parque automotor no es muy numeroso y tampoco tiene alta densidad poblacional, desplazarse en la ciudad llegó a ser un problema serio, en tal sentido el dar solución traería gran beneficio político a la entidad que lo implantase.

Se había planteado la pre factibilidad de un metro en primera instancia, pero no era viable tanto por la cantidad de habitantes como por ser un área sujeta a movimientos sísmicos. El Alcalde prefería otra tecnología, inventada en sus características básicas en Inglaterra, en el tercer decenio del siglo XIX y modernizada en la ciudad de Porto Alegre, allí se le dio el nombre “Aeromóvil”. Pero, por no haber sido genuinamente probado y poseer serias dudas sobre su fiabilidad y bondades en comparación con alternativas más convencionales, en tal sentido al no prosperar la idea del Aeromóvil, se empezó a pensar en términos de un sistema de buses.

La experiencia del trolebús que en los años ochenta se había extendido a ciudades de Latinoamérica como Córdoba y Mendoza, simultáneamente perdía terreno en Bogotá y Rosario debido a factores como⁴⁰:

- Preocupaciones sobre la contaminación atmosférica.
- La posibilidad de que las vibraciones generadas por los buses grandes a diésel pudieran dañar los edificios coloniales en el área céntrica de la ciudad, que había sido declarada parte del Patrimonio de la Humanidad Mundial por UNESCO.
- Oferta de financiamiento muy generosa extendida por parte del gobierno de España.

El 1995 el trolebús empezó a atender al público en la ciudad de Quito, donde se constituye en el elemento central en un sistema integrado de transporte público. Los vehículos operan totalmente sobre vías segregadas a lo largo del eje norte-sur de una ciudad de característica lineal, ubicadas al costado o medio de la avenida, según las características de cada segmento de la vía entre terminales de integración, donde se facilita el transbordo con servicio de alimentación, operados por buses convencionales. El sistema de control de boletaje es de prepago, operados directamente por la municipalidad, y los servicios alimentadores en manos de concesionarios.

⁴⁰ CHAPARRO, Irma – “Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá, El caso del transporte masivo, Transmilenio” – 2002; Desarrollo del transporte masivo por buses en América Latina.



Este sistema fue posteriormente complementado con la Ecovía y el Corredor Central Norte, teniendo una red de transporte en buses de alta y mediana capacidad, complementada por una red de servicios alimentadores. El Trolebús de quito constituye una etapa intermedia que inicio en Curitiba a la expresión más reciente del Transmilenio de Bogotá, siendo, sin embargo diferente los objetivos fundamentales para su aplicación, en especial por haber sido contemplado como un sistema de transporte masivo para atender a una problemática latente, no así como parte integral de un plan mayor de desarrollo urbano.

EL PUNTO DE INFLEXIÓN DE BOGOTÁ

El Sistema de transporte durante décadas ha significado uno de los grandes problemas a resolver en la ciudad de Bogotá. Son diversos los estudios que han mostrado resultados muy desalentadores, que ponen en evidencia la poca contribución del sector transporte en el bienestar de los ciudadanos. Prueba de ello, es que se han traducido en mayores tiempos de desplazamientos de traslado de los ciudadanos, que ocasiono altos niveles de congestionamiento, que llegó a velocidades de 10 km/hr y en horas punta de 5 km/hr.

Según estudio realizado por Arturo Ardila⁴¹ en el año 1998, en el cual se muestra que las vías en Bogotá parecen suficientes para el parque automotor de esa época, que lo que en realidad ocurre es la inadecuada operación de las vías, como la semaforización sin los tiempos de ciclo adecuado, mal estado de las vías, alto nivel de accidentabilidad, cuellos de botella, reducción de carriles, lo que produce alto nivel de congestión que influye directamente en el mal funcionamiento del sistema de transporte.

El problema origino una serie de soluciones de parte de la administración, tales como la restricción de placas mediante la norma de restricción vehicular aplicable a horas punta para vehículos particulares y servicio público. Durante un periodo largo de tiempo se elaboraron diversos proyectos para la implementación de un sistema de transporte masivo que fuera eficiente, sin lograr resultados positivos, uno de ellos el proyecto para la Troncal Caracas, considerada como la primera iniciativa de transporte de carriles segregados.

El proyecto de la Troncal Caracas se constituyó en el primer proyecto de carriles, la misma que se construyó sobre la avenida que lleva el mismo nombre, donde se asignaba prioridad al transporte público sobre el privado. Esta avenida fue elegida por que atravesaba longitudinalmente, cubría una alta demanda, era la vía más utilizada para realizar viajes en la ciudad, por la que circulaban una cantidad importante de buses. Además se perseguía el objetivo de organizar el tráfico, implantando un corredor de transporte exclusivo para buses que agilizará su operación, disminuyera tiempos, aumento de servicio y reducción de contaminación. El proyecto fue concluido el año 1992 en dos etapas, conformada por dos carriles por sentido, para vehículos públicos y dos carriles por sentido para vehículos particulares, con 60 paradas sobre plataformas.

Con dichas medidas se experimentó cierta mejora en la velocidad media en horas punta, número de personas movilizadas, ahorro en tiempo de viaje, reducción de costos para los buses, caída en los índices de accidentabilidad bajos niveles de contaminación y mejora en la seguridad de la zona. Pero todos estos beneficios tuvieron vigencia en los primeros años de funcionamiento del corredor, ya que posteriormente se fueron deteriorados. La decadencia y posterior fracaso de la Troncal Caracas se debió en gran parte a la falta de coordinación de las entidades responsables como el GIT (Grupo internacional de Transporte) y la AUT (Autoridad única de Transporte, las mismas que no llegaron a consolidarse. Al no existir responsabilidades claras de quien debería asumir la administración y operación de la Troncal, las especificaciones de su funcionamiento empezaron a fallar⁴².

La problemática del sistema de transporte público urbano de Bogotá, fue de nuevo un motivo para que la administración central volcara sus esfuerzos sobre el diseño de una

⁴¹ Experto en transporte, actualmente Doctor en Transporte en el MIT de Boston.

⁴² CHAPARRO, Irma – “Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá, El caso del transporte masivo, Transmilenio” – 2002; Estudios y proyectos previos encaminados a la implementación de un sistema de transporte masivo de pasajeros eficiente para Bogotá.



estrategia de largo plazo. Fue entonces que se elaboró el Plan Nacional de Desarrollo 1994-1998 contempló una acción mancomunada entre Estado y Distrito, para que dicho plan este encaminado hacia temas de infraestructura, institucionales y de política sectorial.

Dicho plan incluía el Sistema Integrado de Transporte Masivo que consistía en una combinación de redes integradas de transporte conformadas por el metro que sería el componente rígido y por buses en troncales, buses de líneas suburbanas y buses alimentadores como componente flexible del sistema. Este proyecto formaría parte del siguiente Plan de Desarrollo para Bogotá, comprendido entre el período 1998-2001 y sentaría las bases para la puesta en marcha del proyecto Transmilenio.

El Sistema de Transporte Masivo Transmilenio se define como un sistema urbano que opera en forma privada buses articulados de alta capacidad y circulan por carriles segregados exclusivos en corredores troncales, los cuales se integran a un sistema de rutas alimentadores con servicios circulares periféricos con buses de capacidad media. El sistema posee estaciones de parada que cuentan con andenes elevados y puertas automáticas coordinadas con las de los buses, donde los pasajeros acceden o dejan el bus, el mismo que es controlado por pasajeros con boletos. Los buses son controlados y monitoreados mediante un sistema satelital, la tarifa única permite al usuario acceder tanto al servicio troncal como al alimentador.



Los corredores de BRT de Bogotá son similares a los de Curitiba y Quito, pero a mayor escala, con esteroides. Esta ciudad, de mayor tamaño y densidad, necesitaba un corredor de muy alta capacidad. Fue diseñado por ingenieros brasileños y colombianos, “empujando” la práctica BRT a niveles no observados previamente.

Las áreas metropolitanas en Colombia al igual que las áreas metropolitanas de Latinoamérica y el mundo se enfrentan a problemas similares relacionados con el transporte urbano de pasajeros, es así que la experiencia del Transmilenio en Bogotá marca el camino de otras áreas metropolitanas como Pereira (Megabús), Cartagena (Transcaribe), Bucaramanga (Metrolínea), Medellín (Metroplús), Barranquilla (Transmetro) y Cali (MIO).

2.2.3.2. EL TELEFÉRICO

Otra proyecto que intenta ser la solución a la problemática del transporte público en Sudamérica son los mega proyectos de metro cable “TELEFÉRICO”, una iniciativa que, ante la complejidad de las estructuras viales el alto congestionado, lleva la movilidad a los aires.

El teleférico es un sistema de transporte aéreo constituido por cabinas colgadas de una serie de cables que se encargan de hacer avanzar a las unidades a través de las estaciones. Cuando las cabinas van por tierra se denomina funicular.



Es un medio de transporte que consiste en cabinas con capacidad para llevar un grupo de personas. Estas cabinas viajan suspendidas en el aire transportadas por uno o varios cables. La mayoría de estos medios de transporte son accionados por energía eléctrica. Este transporte se usa en zonas con grandes diferencias de altura, donde el acceso por carretera o ferrocarril resulta difícil.

El sistema de cada teleférico está compuesto por uno o más cables (dependiendo del tipo). El primer cable está fijo y sirve para sostener las cabinas, el segundo está conectado a un motor (ubicado en la estación) y hace mover las cabinas. Algunos teleféricos usan dos cabinas por tramo (trayecto entre estación y estación) a fin de crear un contrapeso. Otros sistemas más complejos tienen varias cabinas suspendidas simultáneamente en cada dirección.

En un principio la razón para diseñar el teleférico fue tener una cabina colgante que sirviera de puente entre un lugar de difícil acceso y el ferrocarril. Uno de los primeros teleféricos fue construido en 1914 para lograr el acceso de los pasajeros al ferrocarril en la ciudad de Berna.

El primer transportador de plano inclinado para pasajeros del mundo fue construido por Leonardo Torres Quevedo² en la ciudad de San Sebastián (España) en 1907 para permitir a la aristocracia donostiarra acceder sin problemas a la cima del monte Ulía⁴³

El proceso de urbanización en las ciudades de América Latina tuvo su pico en las décadas de los años 60 y 70, época en la que mejoraron las perspectivas económicas de las ciudades, atrayendo una gran migración de trabajadores del campo a las ciudades con alta oportunidad laboral. Dada la falta de oferta de vivienda adecuada para habitantes de bajos ingresos, muchos de estos se ubicaron en asentamientos informales en zonas de inundación o en laderas de las montañas.

Dada su naturaleza no planeada, estos asentamientos carecen de espacio público e infraestructura de transporte básica. La red vial tiende a ser insuficiente en cantidad y calidad, con altas pendientes, falta de pavimento y manejo de aguas de lluvias y servidas. La infraestructura para peatones también tiende a ser de baja calidad y no es habitual encontrar infraestructura para bicicletas. Por estas razones, los principales modos de transporte son largas caminatas y diferentes formas de transporte público informal que llenan un vacío importante a bajo costo para los usuarios.

Ante esta situación la pregunta que aparece es ¿Cómo ofrecer entonces oportunidades de acceso a esta población? Una respuesta a esta realidad viene de la experiencia de Medellín en Colombia. La integración de cables aéreos al transporte masivo, sumada a mejoras sustanciales en infraestructura peatonal.

El Metrocable (Teleférico) de Medellín

Los cables aéreos o teleféricos son sistemas de transporte aéreo constituidos por cabinas colgadas de una serie de cables que se encargan de hacer avanzar a las unidades a través de las estaciones. Tienen una historia centenaria—con aplicaciones desde 1914 en Berna, Suiza—y son normalmente de baja capacidad, siendo su principal aplicación el transporte turístico, especialmente en sitios de esquí. Hoy hay más de 240 lugares en el mundo donde son usados, desde telesillas hasta grandes cabinas.

La primera aplicación de cables aéreos para transporte público en zonas marginadas se completó en Medellín en 2004, cuando la ciudad decidió utilizar esta tecnología como una solución a la dificultad de proveer transporte público formal y de calidad en zonas urbanas de montaña con alta densidad poblacional y poco espacio público.

⁴³ Datos extraídos de la Enciclopedia Wikipedia Libre



El Teleférico fue el primer sistema de cable moderno en ser utilizado para alimentar un sistema de transporte urbano masivo de pasajeros. La línea, de 2 kilómetros de longitud, conecta las comunas 1 y 2 con el metro de Medellín, tuvo un costo de 24 millones de dólares y tiene la capacidad de movilizar 3.000 pasajeros por sentido en una hora. Al ser parte del sistema integrado del Metro de Medellín, su uso no tiene costo adicional para los pasajeros. Esto supone un ahorro en tarifa importante para los usuarios. Igualmente, la conexión con el metro permite que un sector vulnerable de la población tenga un mayor acceso a empleos y servicios ofrecidos en otras zonas de la ciudad.

El proyecto del Teleférico apalancó un proyecto de desarrollo urbano más amplio, combinando la inversión en infraestructura para transporte público con mejoras en los espacios públicos, senderos peatonales, proyectos de vivienda de interés social y la construcción de equipamientos urbanos, entre los que se destaca el Parque-Biblioteca España. Estas mejoras tuvieron un costo aún mayor que el mismo Metrocable y el proceso contó con la participación de la comunidad en la definición de algunas de las inversiones del proyecto.

Los cables aéreos como alternativa de transporte público urbano

El éxito de la primera línea de Metrocable impulsó a la ciudad a construir dos líneas más, inauguradas en 2008 y 2010 respectivamente. La experiencia de Medellín también inspiró a muchas ciudades de América Latina, con zonas de características geográficas y socio-económicas similares, a construir o planear sistemas de cable para transporte público en zonas marginadas. Hoy existen aplicaciones similares en La Paz-El Alto, Caracas, Manizales y Rio de Janeiro, y proyectos en construcción en Cali, y en contratación en Bogotá.



Metro cable de Caracas



Metrocable de Rio de Janeiro



Incluso algunas ciudades fuera de la región están planeando o implementando sistemas de cable inspirados en la experiencia latinoamericana. Por ejemplo, Londres abrió en 2012 la “Emirates Air Line” en preparación para los Juegos Olímpicos, Nueva York planea el “East River Skyway” con el fin de mejorar la conexión entre ambos lados del río, y la ciudad de Haifa en Israel planea un cable de 4 kilómetros para complementar su red de transporte público.

Los sistemas de cable ofrecen una solución para proveer transporte público de alta calidad y de bajas emisiones en zonas de difícil acceso geográfico como cuerpos de agua y montañas escarpadas. Son sistemas de capacidad limitada (3.000 pasajeros por hora en cada dirección) pero con la ventaja de que su costo es relativamente bajo dado que cubre distancia cortas y con tiempos de implementación rápidos.

Sin embargo, tal vez la ventaja principal de los cables radica en que abren la puerta para una intervención urbana más amplia en sectores con población de bajos ingresos. El ejemplo de Medellín muestra cómo los cables no sólo tienen la capacidad de reducir los costos de transporte y aumentar la accesibilidad a los empleos de la población servida, sino que también



pueden mejorar el entorno urbano en el que viven, mejorando espacios públicos, creando equipamientos urbanos de alta calidad y fortaleciendo el tejido social mediante la participación de la comunidad en la planeación de los proyectos.

Al igual que los **Sistemas BRT** y las **Ciclovías Recreativas**, el uso de los cables aéreos para mejorar la movilidad en las zonas marginadas es un aporte de América Latina para el resto del mundo. ¿Crees que un sistema de cables aéreos podría mejorar la calidad de vida en tu ciudad? ¡Cuéntanos!

2.2.4. SITUACIÓN DE LOS SINDICATOS ANTE PROYECTOS BRT – CASO TRANSMILENIO

Los proyectos de reestructuración del sistema de transporte público en las ciudades de Latinoamérica BRT han surgido como la solución preferida de transporte sustentable para reducir la contaminación y congestión, a la vez que provee transporte urbano de buena calidad a un costo menor que la construcción de un metro o red ferroviaria. Esta tendencia ha sido estimulada por instituciones internacionales, nada menos que el Banco Mundial, que ha financiado el desarrollo de BRT en ciudades en América Latina, Asia y África. Una serie de seis proyectos de transporte del Banco Mundial en Colombia han contribuido a financiar al Transmilenio en Bogotá, con cifras cercanas a los 450.4 millones de dólares.

En la cuarta Feria Internacional de Transporte Masivo llevado a cabo en Bogotá en 2009, Transmilenio fue descrito como el “punto de referencia global para los sistemas de autobús de tránsito rápido”. Colombia recibió a más de 20 delegaciones de países que buscan aprender de su experiencia con respecto a la implementación de BRT. Si Transmilenio constituye un modelo replicable que influye en la reestructuración del transporte público urbano a nivel global, un aspecto que dejo de lado es la identificación de ganadores y perdedores de dicho modelo. Considerar los efectos y en qué situación quedaron los sindicatos de transportistas, los mismos que en el caso de Bogotá buscaron influenciar al Banco Mundial con el fin de garantizar resultados más equitativos para los usuarios y trabajadores del transporte.

La ciudad de Bogotá antes de la implementación del BRT contaba con la característica de ciudad caótica al igual de la mayoría de las grandes ciudades de Latinoamérica con miles de vehículos viejos y contaminantes compitiendo por pasajeros en lo que se conoce como la “*guerra del centavo*”, está evidente mencionar que la prestación del servicio de planificación centralizada del autobús de tránsito rápido representa una mejora. El Banco Mundial halaga los resultados alcanzados en la reducción en el tiempo de viaje, accidentes y contaminación resultado de las reformas e inversiones que ha avalado. No obstante, en este proceso han existido tanto perdedores como ganadores, y un análisis⁴⁴ de ambos grupos desde la perspectiva de justicia social ilustra algunos de los defectos en el modelo de desarrollo del Banco Mundial, y su insistencia a priori de realzar el involucramiento del sector privado en la provisión de servicios (un objetivo declarado en los proyectos que han financiado a Transmilenio).

El nuevo sistema consiste en reducir el transporte público de Bogotá, que menos autobuses trasladen a más pasajeros en menor tiempo por rutas exclusivas, posibilitando de esta manera la reducción de personal. Desde una perspectiva laboral, el mayor defecto en la implementación de Transmilenio ha sido la falta de toda planificación laboral que asesore el impacto de la reestructuración sobre el personal existente y que asegure que aquellos trabajadores afectados reciban el apoyo correspondiente para obtener empleo en el nuevo sistema, que reciban la formación adecuada que les permita encontrar trabajo alternativo, o jubilación anticipada.

Las características del antiguo sistema donde como ya se mencionó se peleaban por el centavo situación en la que los conductores estaban de 16 a 18 horas por día al volante para poder llevar a casa un salario digno, ha dejado a muchos conductores con problemas de espalda y riñones y mala salud en general. Estos trabajadores se ven imposibilitados de pasar

⁴⁴ Análisis realizado en el artículo de JULIE, Porter – “Respuesta de sindicatos a proyectos de reestructuración del Banco Mundial, el caso de Transmilenio en Colombia” - 2010



el examen médico requerido para poder trabajar para Transmilenio, y muchos se ven descalificados debido a las multas de tránsito a su nombre no pagas e imposibles de pagar.

Esta situación no sorprende dado que en el periodo de planificación del proyecto no se consultó ni informo a los trabajadores ni a sus representantes. Se debe destacar que en la consideración de las implicaciones laborales como consecuencia de la reestructuración no figura en ninguno de los documentos del Banco Mundial, incluyendo el análisis del impacto del proyecto basado en las garantías sociales y ambientales del Banco Mundial. Por otro lado, es conocida la impunidad con la que son tratadas las violaciones de normas fundamentales del trabajo en Colombia.

En el antiguo sistema la característica laboral si bien era precario y uno de los logros positivos de Transmilenio parecería ser la creación de trabajos con términos y condiciones sin duda mejores, los conductores reclaman que las prácticas laborales han ido empeorado con el correr del tiempo. Los dos problemas principales son las jornadas de trabajo interrumpidas que requieren que los conductores estén disponibles hasta 16 horas para trabajar las ocho que se les paga, y la utilización de procedimientos disciplinarios destinados a elevar los niveles de servicio para socavar los salarios, mediante la imposición de multas a una extensa lista de normas internas. La libertad de asociación constituye un derecho bastante frágil en Colombia, y la pequeña minoría de conductores que están sindicalizados no poseen derechos de negociación colectiva.

La implementación del BRT además tuvo que enfrentar a las protestas de la asociación de pequeños propietarios de transporte público APETRANS (Asociación Nacional de Pequeños Propietarios del Transporte Público) que representa a algunos de los miles de propietarios individuales que están perdiendo su sustento, los mismos que manifiestan sus quejas sobre los términos de participación injustos para aquellos que eligen quedarse en el transporte público como parte del sistema de alimentadores de Transmilenio, y de una cuota que representa solo el 60% del valor de mercado de sus vehículos para aquellos que eligen sacarlos de circulación. Ellos y sus partidarios, incluyendo los sindicatos de conductores, argumentan que Transmilenio ha convertido al transporte público de la ciudad en un monopolio para la gran empresa. Citando a Jaime Caicedo, concejal para el Polo Democrático Alternativo, *“...la licitación pretende entregar este jugoso negocio a las mismas siete familias que monopolizan gran parte del transporte en Bogotá, dejando en la calle a más de 16.000 familias que viven de su bus o busetas...”*⁴⁵

Otro aspecto a resaltar es el costo del pasaje en el Transmilenio, el cual actualmente posiciona al servicio más allá del alcance de muchos de los ciudadanos más pobres y vulnerables de la ciudad en tal sentido, han habido reclamos para la implementación de una tarifa diferenciada que permitiría que el servicio esté al alcance de todos. La Asociación Nacional de Estudiantes Secundarios, la Asociación Nacional de Estudiantes Universitarios y la Organización de Pensionados Colombianos representan a algunas de aquellas voces que exigen un sistema constituido por tarifas de dos niveles. Lo cual contradice uno de los beneficios sociales económicos ofrecidos *“proporcionar al acceso de los pobres a transporte confiable”*⁴⁶

Tal como lo demuestra el caso de Transmilenio, incluso un programa de reestructuración progresiva, que en los hechos que crea trabajos formales puede resultar en impactos laborales negativos significativos, y la exclusión de los trabajadores y sus representantes del diálogo acerca de las reformas socava la posibilidad de abordar los problemas de modo razonable. En Colombia, el principal obstáculo para la participación de los trabajadores consiste en la violación sistemática de normas fundamentales del trabajo y de un contexto político descrito por Amnistía Internacional como el más peligroso en el mundo para los sindicalistas. En este contexto, es particularmente importante considerar qué tipo de presión podría lograrse, para aquellos sindicatos que luchan por conseguir un trato justo para los trabajadores afectados por

⁴⁵ JULIE, Porter – *“Respuesta de Sindicatos a proyectos de reestructuración del Banco Mundial, El caso de Transmilenio en Colombia”*

⁴⁶ Documento de Información de Proyecto del Banco Mundial, Etapa de Concepto. Informe N.: AB4561. Nombre del Proyecto: Sistema Integrado de Tránsito Masivo de Colombia - Financiación Adicional. Fecha aprobada: Julio 2009.



la reestructuración, centrándose en el rol del Banco Mundial, y el potencial que existe para influenciar el curso de las reformas a través de sus procesos.

El Banco mundial es una institución pública internacional, que ha tomado pasos importantes para asegurarse de que se observen las normas laborales, particularmente mediante la incorporación de una cláusula laboral en algunos aspectos de sus proyectos más grandes de infraestructura⁴⁷. Existe, por lo tanto, una base sólida para exigir que el Banco Mundial rinda cuentas con respecto a los impactos laborales de sus proyectos. No obstante, sindicatos y organizaciones de trabajadores no poseen la capacidad adecuada para poder intervenir en el diseño e implementación de proyectos, para asegurarse de que los compromisos globales del Banco sean privilegiados a nivel de proyecto, y por ende proteger y promover los derechos y medios de sustento de sus miembros.

Los sindicatos que representan a los conductores de autobuses afectados y la asociación de propietarios de autobuses⁴⁸, la alarma en estas organizaciones saltó desde la primera fase de la implementación del Transmilenio, para lo cual se organizaron protestas desde 1998, pero sus acciones tuvieron poco impacto. Con el avance de las fases de implementación y construcción del proyecto, las acciones de reclamo fueron varias, pero los logros mínimos o casi ninguno. Está claro que los sindicatos ignoraban que podían influenciar en los proyectos del Banco Mundial en sus diversas etapas, no cuentan con la capacidad ni los recursos para explorar las oportunidades para explotar la palanca que existe con respecto a los compromisos del Banco Mundial para con las normas laborales y así fortalecer su posición de negociación en el diseño e implementación de la reestructuración.

A pesar de que el proyecto del BRT Transmilenio es considerado una referencia con respecto a la reestructuración del transporte público urbano, es necesidad urgente que los sindicatos movilicen el conocimiento y recursos para exigir un trato más justo para los trabajadores, y forjen alianzas con otras partes interesadas de la sociedad civil para observar y evaluar impactos sociales y económicos más amplios.

CAPITULO 3.

3.1. EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA PAZ – BOLIVIA

3.1.1. LA CIUDAD METROPOLITANA DE LA PAZ

La Paz, oficialmente Nuestra Señora de La Paz, es la sede del gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia y la capital del departamento homónimo. Es una ciudad y municipio al oeste de Bolivia, capital del departamento de La Paz, es capital administrativo y sede de Gobierno y de los poderes Legislativo y Ejecutivo. La sede del poder Judicial y capital del Estado es Sucre.

El nombre de la ciudad “Nuestra Señora de La Paz se le fue otorgado a la ciudad durante su fundación por Alonso de Mendoza, el 20 de Octubre de 1548, en el asentamiento Inca de Laja, la misma que posteriormente fue trasladada a su ubicación actual, el valle de Chuquiago Marka, donde se desarrolló y expandió la metrópoli Paceña. Fue la tercera ciudad fundada en el actual territorio de Bolivia, después de la ciudad de Sucre (1538) y Potosí (1545). Su nombre conmemora la restauración de la paz después de la guerra civil que siguió a la insurrección de Gonzalo Pizarro contra Blasco Núñez Vela, primer Virrey del Perú⁴⁹.

⁴⁷ Normas de Funcionamiento 2 de la Corporación Financiera Internacional, la sección del Banco Mundial que otorga préstamos a empresas privadas y construcción de todos los proyectos de infraestructura, cuenta con normas fundamentales del trabajo y requisitos de salud y seguridad, reducción, procedimientos para quejas y problemáticas en la cadena de suministro.

⁴⁸ El Sindicato Nacional de Choferes (Sindinalch) y Unión Nacional de Trabajadores y Conductores de la Industria de Transporte (UNTCITCOL) eran las principales organizaciones que representaban a los conductores, con APETRANS representando a los propietarios.

⁴⁹ Facultad de arquitectura, arte, diseño y urbanismo de La Paz – “Proliferaciones” – Ciudad de La Paz



Plano de Nuestra Señora de La Paz, trazado Español

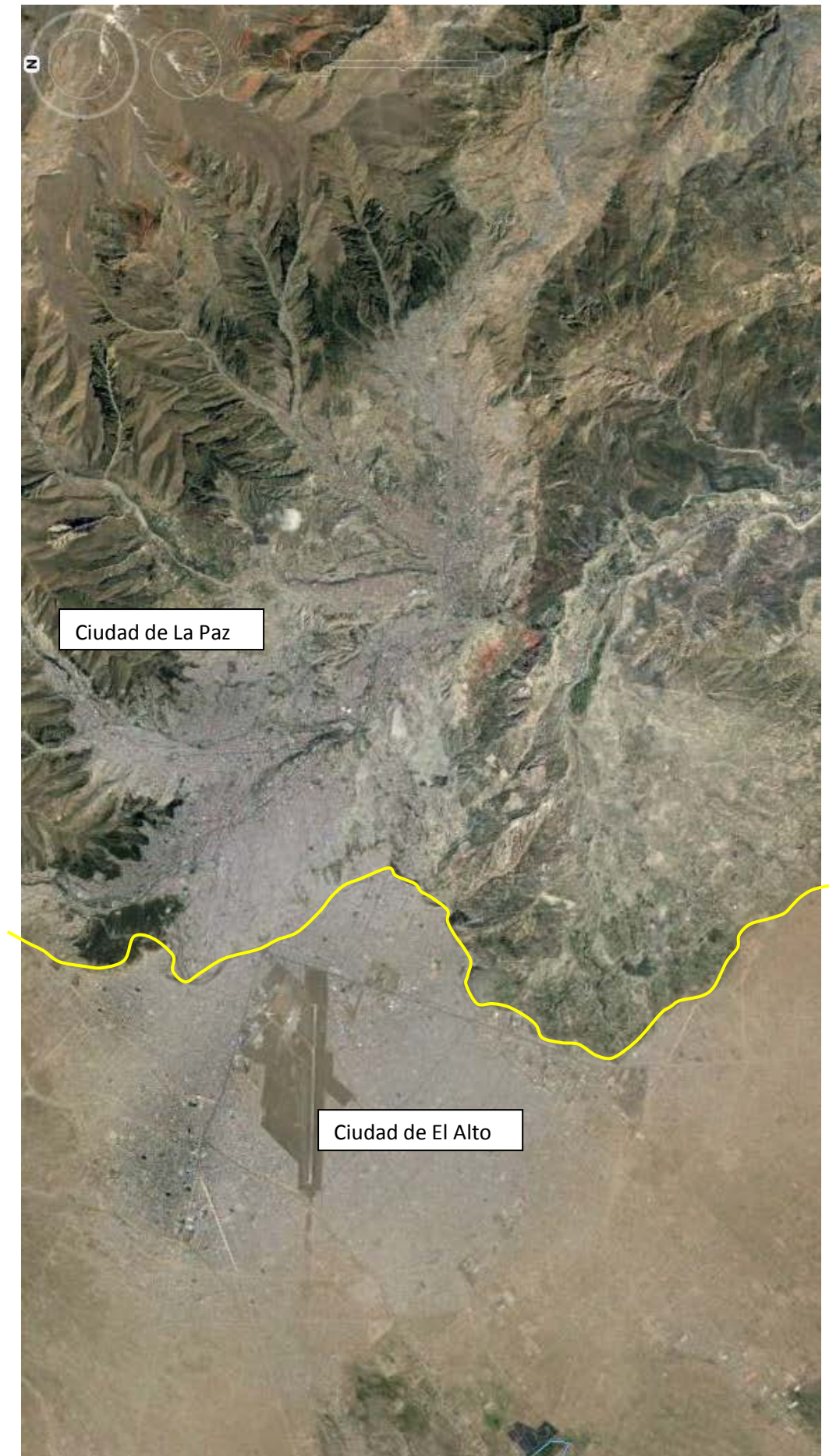


Con una población estimada de 789 541 habitantes al año 2015, La Paz es la tercera ciudad más poblada de Bolivia (detrás de Santa Cruz de la Sierra y El Alto).⁸ Su área metropolitana, que incluye a las ciudades de El Alto y Viacha, es la más poblada del país con una población de 2,3 millones de habitantes. Ubicada en el oeste de Bolivia, a 68 km al sureste del Lago Titicaca, La Paz está situada en un cañón creado por el río Choqueyapu, que la cruza de norte a sur y de pequeños ríos que nacen en las laderas altas y depositan sus aguas a lo largo del trayecto de este río que desemboca hacia el norte del territorio boliviano. Está rodeada por las altas montañas que forman parte de la Cordillera Real (al este de la ciudad), como el majestuoso Illimani (6465 msnm), cuya silueta es el emblema más importante de la ciudad desde su fundación. La topografía de la ciudad es de característica accidentada, que marca tres alturas características que desde los 4000 msnm, en la parte central 3600 y en al sur la parte más baja de 3200 msnm.

Debido a su elevación, La Paz tiene un clima subtropical de altura, con veranos lluviosos e inviernos secos. El clima de la ciudad es templado de alta montaña. El promedio anual de temperaturas es de aproximadamente 16 °C. La Paz tiene una precipitación promedio de 575 mm, siendo enero el mes más lluvioso del año. Las lluvias se concentran de manera estacional desde diciembre hasta abril. En promedio el mes más cálido es noviembre mientras que el mes más frío es julio. La temporada de primavera en La Paz registra una temperatura máxima promedio de 22 °C y una temperatura mínima promedio de 5 °C. En primavera el clima es húmedo y templado, más estable que en otras estaciones, en verano el clima es templado a caliente, por la noche y el amanecer se presenta lluvias, especialmente durante la transición de estaciones, de verano a otoño. El clima de otoño es un poco frío y seco. Por último el invierno es húmedo y frío⁵⁰.

⁵⁰ Datos extraídos de la Enciclopedia Wikipedia





La ciudad de La Paz se sitúa en el centro de la hoyada (Cuenca del Choqueyapu), está rodeada de barrios que fueron construidos en las laderas periféricas dándole a la ciudad un aspecto de embudo. La mayoría de estos barrios fueron creados por la emigración interna que hubo a finales de los años 60 y principios de los 70 (últimos años de la época de la dictadura boliviana). La misma que hizo que mucha gente del campo emigrara a la ciudad buscando un mejor porvenir, y así se fueron asentando a los alrededores de la ciudad. Hoy en día muchos de ellos, dentro del programa Municipal Barrios de Verdad han logrado mejorar sus condiciones físicas junto a la condición de vida de sus habitantes. La Paz tiene característica multicultural donde conviven tanto aimaras, quechuas y mestizos, como inmigrantes procedentes del exterior del país.

El eje central y sus ramificaciones se establecieron a lo largo de las cuencas de sus ríos y siguiendo su conformación topográfica, muchos de estos ríos al embovedarse se convirtieron en vías que concentran la mayor afluencia de circulación. Los sectores urbanos de alta pendiente, con amenaza de estabilidad física son ocupados por los grupos sociales menos favorecidos y de bajos recursos económicos.

La Paz luego de la revolución de 1952, entró con atraso en relación al resto de Latinoamérica, en un proceso de explosión demográfica y social, fruto de la migración rural, se configuró un nuevo fenómeno urbano debido a formación de los cinturones periféricos de barrios pobres o las llamadas zonas marginales, tanto en las laderas como en la planicie altiplánica de El Alto. Espacio territorial contiguo a la hoyada paceña, constituido por gran extensión altiplánica, que alberga el Aeropuerto Internacional de El Alto. Dicha condición territorial permitió que se albergue a la creciente migración del campo a la ciudad, el mismo que formaba parte del Municipio de La Paz.

Esta condición cambio, hasta que durante el Gobierno de Víctor Paz Estensoro se promulgó la Ley 1014, del 26 de septiembre de 1988, eleva a rango de ciudad a la capital de la cuarta sección municipal de la provincia Murillo del departamento de La Paz. Definiéndose de esta manera una administración política y administrativa diferenciada de la de la ciudad de La Paz de la cual hasta ese momento había sido parte. Tras establecerse el estatus de ciudad se procedió a la definición de la división administrativa de la nueva ciudad en siete distritos, seis urbanos y uno rural

En el año 1992, la diferencia entre la ciudad de La Paz y El Alto se acorta. En ese año, el tamaño urbano de la Paz es tan solo 1.7 veces más que la segunda ciudad. El carácter de expansión urbana de El Alto es una clara tendencia que muestra a esa ciudad como fuertemente evolutiva.



En este proceso, el área metropolitana de La Paz, tiene dos puntos expansivos, que son la misma ciudad de La Paz y el otro, la ciudad de El Alto. La ciudad La Paz dinamiza y enlaza a El Alto, y entre ambas existe un flujo de bienes y personas que diariamente realizan este recorrido intenso. En la mañana desde El Alto hacia la ciudad de La Paz y por la noche, de la ciudad de La Paz a la ciudad El Alto. Otro enlace desde la ciudad de La Paz se da hacia Mecapaca y transitando por Ovejuyo, vincula a Palca. Achocalla recibe una mutua influencia de la ciudad de El Alto y de la ciudad de La Paz. El Alto se expande inmediatamente hacia Viacha y, pareciera que también sucederá lo mismo, pero mucho más tarde con Laja y Pucarani.

Este proceso de conurbación, supera las limitaciones físico natural de la topografía, particularmente las que se tiene que franquear en La Paz y Palca y entre La Paz y El Alto. El Área Metropolitana, de manera más específica incluye principalmente a La Paz y El Alto y Viacha. Estos tres centros se han conurbado, por invasión o tendencia de expansión urbana. Achocalla muy próxima a fundirse con La Paz, dinamizada también por las interconexiones con El Alto. Más remotas forman parte Laja, Pucarani y Mecapaca. El área metropolitana del departamento, involucra a tres provincias Murillo (La Paz, El Alto, Achocalla y Palca), Ingavi (Viacha) y Los Andes (Laja y Pucarani) y ocho municipios.

Según el Plan de Desarrollo Municipal de La Paz 2007 – 2011 (JAIMA), la visión metropolitana se construye a partir de las visiones combinadas con los objetivos de los grandes proyectos del Municipio, a saber:

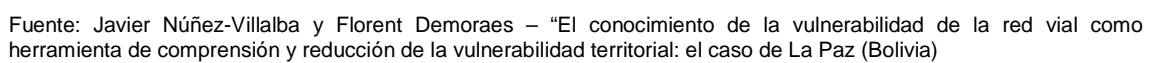
- *La Paz* con liderazgo en la región metropolitana andina, que organiza y fortalece el sistema urbano regional, con gestión territorial y ambiental acordes al desarrollo económico productivo-competitivo y donde sus habitantes tienen una mejor calidad de vida.
- *El Alto*, centro industrial manufacturero, interconectado con un sistema de transporte masivo de carga y personas, que coadyuva a las exportaciones con un puerto seco y con sostenibilidad socioeconómica, habitabilidad y equidad en su población.
- *Viacha*, centro industrial de escala regional, de dotación de bienes y servicios a la producción agropecuaria regional. Con condiciones de sostenibilidad, habitabilidad y equidad, que tiene capacidad de recibir e integrar a la población inmigrante.
- Los municipios de: *Laja, Achocalla, Pucarani, Mecapaca y Palca*, organizado, productor agropecuario, con minera moderna, con áreas protegidas identificadas y desarrolladas, con redes de centros secundarios jerarquizados, y con equipamiento y servicios de apoyo local

3.1.2. SISTEMA VIAL

La red vial de la Región Metropolitana de La Paz, se compone de un eje troncal, que se inicia en la Ceja de la ciudad de El Alto, por medio de la Autopista La Paz – El Alto, atraviesa el Casco Urbano Central a través de las avenidas Montes, Mariscal Santa Cruz y 16 de Julio hasta llegar a la Plaza Franz Tamayo; el eje se prolonga por la avenida 6 de Agosto y la avenida Arce hasta conectar a la avenida Libertadores en la zona de San Jorge, se enlaza a la avenida Hernando Siles que atraviesa el barrio de Obrajes en el inicio de la zona Sur. La avenida Hernando Siles continúa por la avenida Roma hasta la altura de la plaza Humbolt, altura en que se divide en dos ejes, el primero, continúa por la avenida Gral. José Ballivián, que permite el acceso a importantes barrios de la Zona Sur, finalizando en los barrios de Cota Cota y Chasquipampa por medio de la avenida Muñoz Reyes articulándose con el camino a Palca; por otro lado, a partir de la plaza Humbolt continuando por la avenida Florida hacia Mallasa se enlaza con la avenida Tricentenario llegando hasta el puente Lipari, límite con el Municipio de Mecapaca.

Otra conexión se origina en la ciudad de El Alto con la antigua avenida Naciones Unidas, rodeando los barrios de Chijini y Mariscal Santa Cruz, atravesando por Munaypata y Villa Victoria, hasta conectar a la avenida República. Por otro lado, la avenida Entre Ríos, permite el enlace con la avenida 9 de abril, el mismo que asciende hasta interceptar a la avenida





Panorámica en la ciudad de El Alto. Otra conexión importante del Municipio de La Paz con el Municipio de El Alto es la avenida Marcelo Quiroga Santa Cruz que parte del sector antenas, atraviesa la zona de Pasankeri hasta articularse con la avenida Buenos Aires y el estadio Bolívar. Por último la avenida Max Fernández que se articula con la avenida Los Sargentos, se constituye en una conexión importante de El Alto con la zona Sur de La Paz.

La articulación del Municipio de Achocalla con el de La Paz, parte de Mallasilla que ingresa por el sector de Isla Verde hasta el límite con Cañuma (Achocalla). Por otro lado, un eje transversal se inicia en el sector de ChuquiagUILlo con la avenida América, la que atraviesa los barrios de la Merced y Villa Fátima hasta la plaza Villarroel. De ahí, se desprenden dos ramales importantes: el primero por la avenida Germán Busch, la calle Héroes del Pacífico, la avenida Saavedra (hasta la Plaza Tejada Sorzano).

En los últimos 10 años se ha mejorado de manera notable la conexión con la ciudad de El Alto, en respuesta al alto flujo diario de personas entre estos dos Municipios. Por otro lado, la movilidad peatonal también se ha visto favorecida con la construcción de las graderías en los sectores de alta pendiente de la ladera Noroeste, aspecto que permite llegar desde El Alto al centro de La Paz en menos de una hora.

La infraestructura vial del Municipio de La Paz por donde circula el transporte público urbano está a cargo del GAMLP, en lo que se refiere al mantenimiento, reparación, bacheo, señalización, demarcación, de las vías por donde circula el transporte público, también para la construcción de aceras en los lugares que se requiera.

3.1.3. MOVILIDAD URBANA EN LA METRÓPOLI

Las personas transitan por las ciudades con el fin de realizar una serie de actividades de su interés como trabajar, estudiar, hacer compras y visitar amigos, etc. Este traslado puede llevarse a cabo ya sea caminando o utilizando vehículos motorizados o no motorizados. Dicha circulación, reflejada en el consumo de espacio, tiempo, energía y recursos financieros, también puede traer externalidades negativas como accidentes, contaminación atmosférica, acústica, congestión vehicular, sólo para citar las más importantes. El intenso proceso de urbanización de las sociedades en las últimas décadas deja en evidencia la necesidad de cuidar las ciudades para que sus espacios ofrezcan una buena calidad de vida, lo cual incluye condiciones adecuadas de movilidad de personas y mercancías, donde la industria del transporte terrestre automotor contribuye a la movilidad de mano de obra y se convierte en un instrumento para mejorar la competitividad de las regiones.

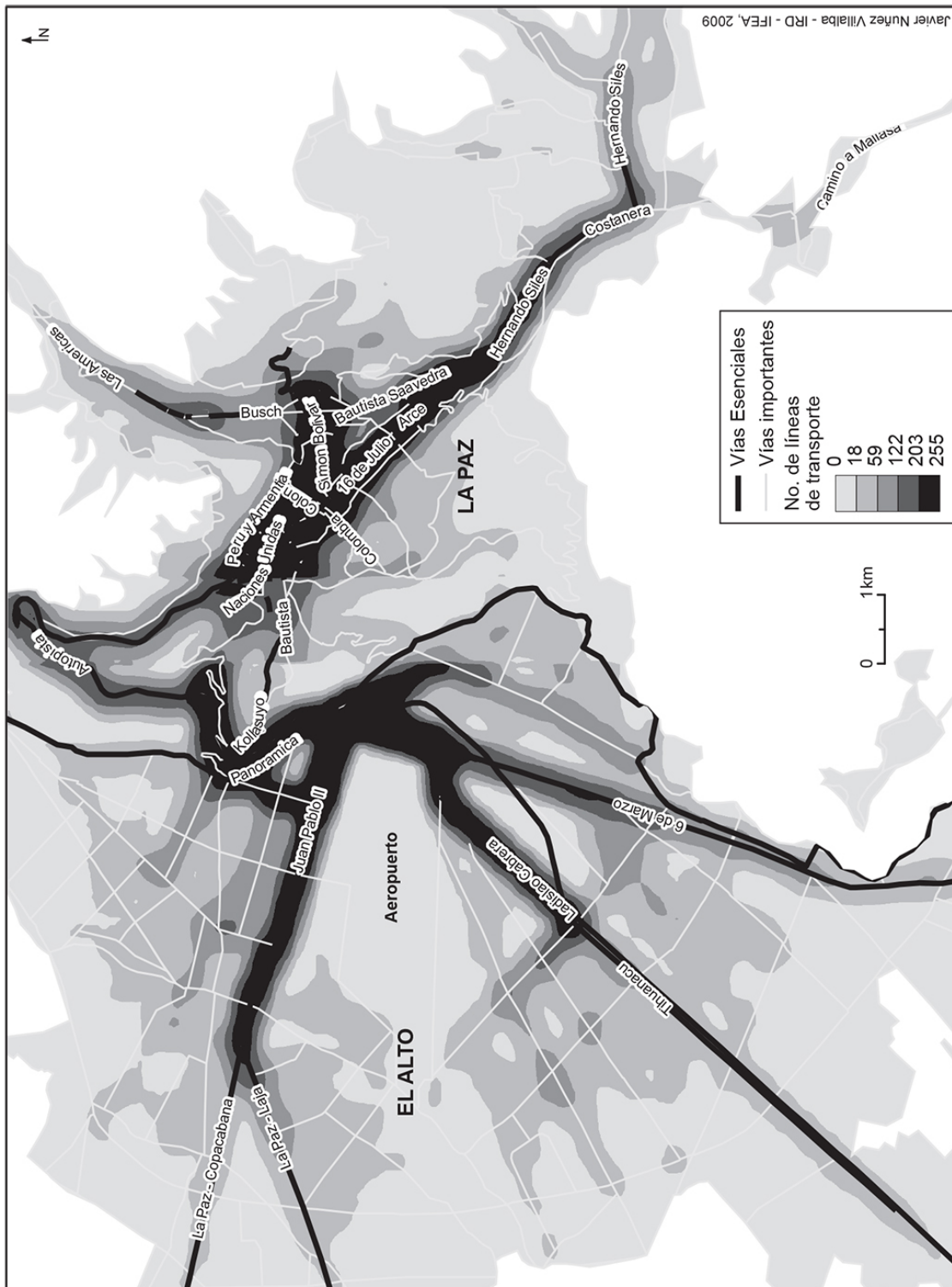
Esta necesidad se plantea en el artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos donde se establece como uno de los pilares que “Toda persona tiene derecho a circular libremente y elegir su residencia en el territorio de un Estado”. Bajo este parámetro, la conformación de un **Sistema de Transporte Público adecuado** es, hoy en día, la mejor manera de garantizar de forma efectiva el derecho a una movilidad apropiada.

El Municipio de La Paz, alberga muchas actividades de repercusión nacional, es por ello que su dinámica trasciende a sus límites jurisdiccionales donde gran parte de la población de los Municipios aledaños se trasladan diariamente a esta ciudad y viceversa, conformando una sola conurbación integrada por los Municipios de La Paz, El Alto, Palca, Mecapaca, Achocalla, Viacha, Pucarani y Laja, denominada Región Metropolitana de La Paz (RMLP).

La red vial de la Región Metropolitana de La Paz, se compone de un eje troncal, que se inicia en la Ceja de la ciudad de El Alto, por medio de la Autopista La Paz – El Alto, atraviesa el Casco Urbano Central hasta conectar a la avenida Libertadores en la zona de San Jorge, se enlaza a la avenida Hernando Siles que atraviesa el barrio de Obrajes en el inicio de la zona Sur.

Otra conexión se origina en la ciudad de El Alto con la antigua avenida Naciones Unidas, Por otro lado, la avenida Entre Ríos, la avenida Marcelo Quiroga Santa Cruz, Por último la avenida Max Fernández que se articula con la avenida Los Sargentos, se constituye en una conexión importante de El Alto con la zona Sur de La Paz.





Fuente: Javier Núñez-Villalba y Florent Demoraes – “El conocimiento de la vulnerabilidad de la red vial como herramienta de comprensión y reducción de la vulnerabilidad territorial: el caso de La Paz (Bolivia)”

⁵² Una de las principales características que tiene el sistema de transporte en la RMLP radica en el número de tramos que deben realizar los usuarios para llegar a su destino. Este hecho se evidencia en el Cuadro N° 4.6, donde se ve que una mayoría de los usuarios realiza tramos en transporte público (60,1%) seguido en importancia de los tramos a pie (38,9%).

Entre los Municipios de la Región Metropolitana, La Paz presenta una mayor proporción de personas que se trasladan a pie (42,4%) mientras que en El Alto y el resto de los Municipios es donde una mayor cantidad de gente utiliza el transporte público (67,6% y 61,3% respectivamente) para dirigirse hacia o desde el Municipio de La Paz. Además, según más bajo sea el nivel socioeconómico una mayor cantidad de personas utiliza el transporte público.

Región Metropolitana de La Paz: Modalidad de traslado por tramos según dominio y nivel socioeconómico a través de o hacia el Municipio de La Paz, 2014
(En porcentaje y número)

DESCRIPCIÓN	RMLP	DOMINIO			NIVEL SOCIOECONÓMICO		
		La Paz	El Alto	Resto de Municipios	Alto	Medio	Bajo
Público	60,12	56,14	67,60	61,38	57,96	59,86	60,79
A pie	38,90	42,48	32,15	37,76	39,89	38,76	38,77
Bus escolar	0,45	0,71	0,00	0,01	1,12	0,65	0,15
Privado	0,44	0,60	0,17	0,10	1,03	0,60	0,19
De la empresa	0,07	0,07	0,06	0,16	0,00	0,08	0,08
Camión/ camioneta	0,02	0,00	0,00	0,41	0,00	0,03	0,01
Bicicleta	0,01	0,00	0,00	0,16	0,00	0,01	0,01
Bus contratado	0,01	0,00	0,02	0,00	0,00	0,01	0,00
Motocicleta	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00
Volqueta	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00
TOTAL TRAMOS (En número)	18.582.507	11.713.287	6.087.839	781.381	2.139.989	6.969.953	9.472.565

Fuente: Encuesta de movilidad intraurbana de la Región Metropolitana de La Paz, 2014

Elaboración: Secretaría Municipal de Planificación del Desarrollo – Dirección de Investigación e Información Municipal

RMLP: Región Metropolitana de La Paz

Según el nivel socioeconómico se tiene que los hogares cuyos miembros mayores a 5 años que se trasladan a su actividad principal por un medio motorizado alcanza el 87,4% en niveles altos, 84,5% en niveles medios y 4,0% en niveles bajo. Esto significa que la movilidad motorizada aumenta de acuerdo a un mayor estatus socioeconómico donde personas ubicadas en la categoría “bajo” desempeñan mucho más el papel de peatones, o no se desplazan.

Región Metropolitana de La Paz: Medios de transporte utilizado con mayor frecuencia para llegar a su actividad principal para personas mayores a 5 años según tipo por nivel socioeconómico, 2014 (p)
(En porcentaje y número)

MODO DE TRANSPORTE	NIVEL SOCIOECONÓMICO			SEXO	
	Alto	Medio	Bajo	Hombre	Mujer
Transporte público	80,8	79,2	71,5	73,0	76,7
A pie	9,3	14,1	23,1	19,9	17,8
Transporte privado	6,6	5,3	2,4	5,0	2,6
No se desplaza	1,8	1,3	2,2	1,4	2,3
Transporte interprovincial	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0
Bicicleta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
NS/NR	1,4	0,1	0,7	0,5	0,6
NÚMERO DE USUARIOS A LA SEMANA	133.159	456.188	788.274	664.564	713.057

Fuente: Encuesta de movilidad intraurbana de la Región Metropolitana de La Paz, 2014

Elaboración: Secretaría Municipal de Planificación del Desarrollo – Dirección de Investigación e Información Municipal

NS/NR: No sabe/No responde

⁵² Los datos a continuación detallados son extraídos del estudio de Movilidad del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz – Movilidad Intra-urbana en el municipio de La Paz – Secretaría Municipal de Planificación para el Desarrollo.



El uso del transporte público y privado parte desde un nivel y sube en las familias de un nivel socioeconómico medio, y alto.

Respecto a la movilidad según género, se puede apreciar que son las mujeres quienes utilizan en mayor proporción el transporte público (76,7% vs 73%), y no se desplazan (2,3% respecto a un 1,4%). Por otro lado, son los hombres quienes suelen caminar más y usan más el transporte privado.

Por lo que respecta a las principales ocupaciones de los residentes que se movilizan en transporte público en los Municipios integrantes de la RMLP son los estudiantes, micro y pequeño empresarios, empleados de instituciones públicas o privadas quienes imperan en La Paz y El Alto, mostrando la vocación de estos lugares como territorios donde prima el sector terciario. Por otro lado, en el resto de los Municipios la ocupación predominante fue el ser agricultor/ganadero, micro y pequeño empresario y estudiante, mostrando la vocación productiva.

Región Metropolitana de La Paz: Población mayor a 5 años usuaria de transporte público según ocupación principal por dominio, 2014 (p)
(En porcentaje y número)

OCUPACIÓN PRINCIPAL	RMLP	DOMINIO							
		La Paz	Palca	Mecapaca	Achocalla	Viacha	Pucarani	Laja	El Alto
Estudiante	33,7	35,2	6,7	23,6	25,7	29,9	15,1	13,2	34,1
Micro y pequeño empresario	17,2	14,4	10,8	9,5	18,3	17,1	15,6	17,7	21,4
Empleado de instituciones públicas o privadas	16,5	19,9	0,3	4,7	3,8	4,3	5,2	1,8	14,6
Ama de casa	7,3	7,3	4,3	2,0	4,9	6,5	5,9	5,4	7,6
Empleado de servicios y actividades pequeñas	6,4	6,2	0,0	7,1	6,6	4,0	5,7	2,1	7,1
Obreros	3,7	2,8	3,4	7,4	7,9	8,7	7,6	5,4	4,2
Profesional independiente	2,4	3,5	0,0	1,2	0,2	0,2	1,5	0,4	1,3
Agricultor/Ganadero	2,2	0,1	58,1	26,7	19,1	16,2	30,2	34,7	0,1
Ayudante o aprendiz familiar	2,2	1,2	4,2	12,1	5,5	4,9	8,0	14,3	2,4
Jubilado	1,9	2,4	0,6	1,4	1,3	1,1	0,0	1,6	1,3
Desocupado	1,4	1,7	1,0	0,0	0,7	1,9	0,9	1,2	1,0
Transporte asalariado	1,4	1,2	0,6	1,3	1,9	3,4	2,0	0,4	1,6
Transporte propietario	1,2	1,1	0,6	0,3	1,8	1,3	1,1	1,2	1,4
Empleada doméstica	0,9	1,0	0,7	0,7	1,7	0,0	0,0	0,0	0,8
Músico / D.J. / Fotógrafo / Pintor	0,5	0,5	0,0	0,0	0,5	0,2	0,7	0,0	0,4
Lavandera/limpieza de hogares y oficinas	0,4	0,6	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Directivo de empresa	0,3	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Dueño de empresa / socio	0,2	0,3	0,0	1,7	0,0	0,0	0,4	0,4	0,1
Minero/ Cooperativista minero	0,2	0,1	8,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,1
NS/NR	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
NÚMERO DE USUARIOS A LA SEMANA	1.032.202	544.328	7.778	10.873	8.694	35.085	10.843	10.479	404.122

Fuente: Encuesta de movilidad intraurbana de la Región Metropolitana de La Paz, 2014
Elaboración: Secretaría Municipal de Planificación del Desarrollo – Dirección de Investigación e Información Municipal
NS/NR: No sabe/No responde
RMLP: Región Metropolitana de La Paz

Los habitantes que residen en los Municipios de Palca, Mecapaca, Achocalla, Viacha, Pucarani y Laja presentan un ligero incremento en la proporción de personas que viajan por trámites (3,5%), estudios (10,6%), y recreación (5,8%). Esto se puede explicar porque en el Municipio de La Paz se encuentran la mayoría de oficinas públicas, zonas de recreación, universidades y colegios. Además se observa que en La Paz existe una alta proporción de personas (24,3%) que se desplazan al trabajo o negocio y los habitantes del Municipio de El Alto para compras o abastecimiento de negocios (18,5%).



Entre los niveles socioeconómicos se tiene un ligero incremento en la proporción de personas que viajan para realizar compras o abastecimiento de negocios en los niveles medio y bajo.

Región Metropolitana de La Paz: Propósito del traslado a través de o hacia el Municipio de La Paz, según dominio y nivel socioeconómico, 2014
(En porcentaje y número)

DESCRIPCIÓN	RMLP	DOMINIO			NIVEL SOCIOECONÓMICO		
		La Paz	El Alto	Resto de Municipios	Alto	Medio	Bajo
Retorno a domicilio	48,4	48,4	48,1	48,3	47,4	48,4	48,6
Al trabajo o negocio	23,5	23,5	24,3	17,4	25,6	23,1	23,2
Estudios	17,3	17,3	18,5	10,6	15,8	17,9	17,4
Compras /Abastecimiento de negocios	3,6	3,8	2,5	8,6	3,0	3,2	4,1
Razones familiares	3,4	3,6	2,4	5,2	4,5	3,5	3,0
Por recreación	2,7	2,6	2,9	5,8	2,6	2,9	2,7
Trámites, pagos de cuentas / cobro rentas, sueldo	0,5	0,4	0,4	3,5	0,7	0,4	0,5
Razones religiosas	0,3	0,2	0,4	0,1	0,1	0,4	0,3
Razones de salud	0,2	0,2	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2
Otros	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1
TOTAL RUTAS (En número)	7.787.066	5.698.146	1.844.595	244.326	1.029.587	2.974.051	3.783.428

Fuente: Encuesta de Movilidad Intraurbana la Región Metropolitana de La Paz, 2014

Elaboración: Secretaría Municipal de Planificación para el Desarrollo – Dirección de Investigación e Información

RMLP: Región Metropolitana de La Paz

En cuanto al número de tramos semanales a nivel metropolitano en transporte público que se dirige a través o hacia el Municipio de La Paz, una notoria mayoría se moviliza en minibuses y carrys (9,1 millones) seguidos de buses y micros (909 mil) y TRUFIS (621 mil), entre los más importantes. Realizando el análisis según Municipio integrante de la RMLP, la proporción de minibuses y carrys es mayor en los Municipios de Laja, Viacha, Pucarani, Mecapaca, (91,1% de tramos son en minibus y carry) en relación a El Alto (85,9%) y La Paz (78,4%). Sin embargo esta diferencia podría deberse al hecho de que en La Paz existen mayores alternativas de transporte.

Metropolitana de La Paz: Tramos semanales en transporte público según dominio y nivel socioeconómico a través de o hacia el Municipio de La Paz, 2014
(En porcentaje y número)

DESCRIPCIÓN	RMLP (En número de tramos)	DOMINIO			NIVEL SOCIOECONÓMICO		
		La Paz	El Alto	Resto de Municipios	Alto	Medio	Bajo
Minibus y Carry	9.136.405	78,49	85,96	91,15	73,53	82,54	83,01
Buses y Micros	909.206	9,00	7,42	2,45	4,11	5,76	10,73
TRUFI	621.824	6,57	4,23	3,25	12,96	6,13	3,57
Taxi	161.739	1,95	0,57	2,06	1,81	2,11	0,89
Pumakatari	128.900	1,79	0,25	0,17	3,19	1,29	0,61
Teleférico	106.881	0,71	1,43	0,24	0,85	1,02	0,93
Radiotaxi	93.574	1,38	0,06	0,12	3,49	1,01	0,14
Camión	213	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00
NS/NR	12.514	0,10	0,08	0,53	0,06	0,14	0,11
TOTAL TRAMOS (En número)	11.171.255	6.576.375	4.115.258	479.622	1.240.335	4.172.241	5.758.679

Fuente: Encuesta de movilidad intraurbana de la Región Metropolitana de La Paz, 2014

Elaboración: Secretaría Municipal de Planificación del Desarrollo – Dirección de Investigación e Información Municipal

NS/NR: No sabe, no responde

RMLP: Región Metropolitana de La Paz

TRUFI: Taxi de Ruta Fija

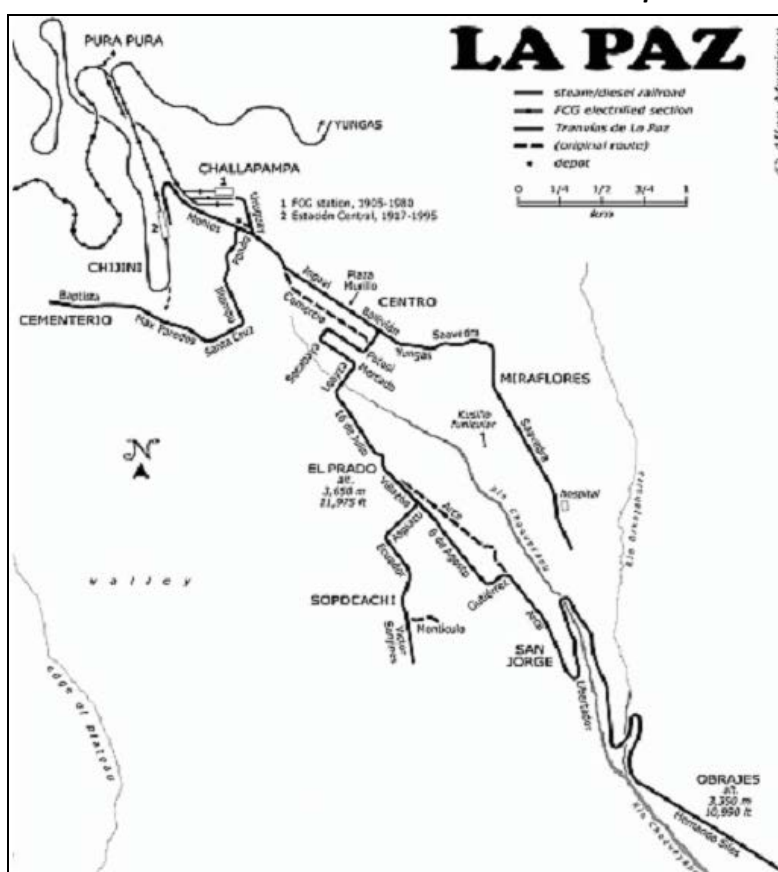


3.1.4. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

El sistema de transporte público, actualmente está íntegramente basado en el transporte automotor, pero en sus inicios la ciudad de La Paz como en la mayoría de las ciudades los primeros instrumentos de movilidad halla por el año 1908 fueron las “carrozas”, las que en otras partes de Sudamérica se llamarón “carros de sangre”, estas eran movidas por tracción de mulas o caballos que tenían un recorrido fijo, salían de la zona de San Jorge y Challapampa al sur de la ciudad, con dirección al centro, actual casco viejo.

Pasada y expandida la revolución industrial, no tardó en llegar a la ciudad el “tranvía”, vehículo denominado “wilacaballu” (termino tradicional en dialecto aymara, por el color de sus asientos rojos) aunque sus condiciones topográficas no eran las más adecuadas, se construyó un sistema eléctrico de diez líneas de tranvías de un solo coche-motor dentro del radio urbano, el cual se inauguró el 16 de julio de 1909, gracias al contrato firmado por Bolivian Rubbers con el Concejo Municipal de entonces. El siguiente grafico es un detalle de las líneas existentes en la década de 1920, en la que se alcanzaba una velocidad de 10 kilometros por hora.

Sistema de tranvías de La Paz Bolivian Power Compani 1921



Fuente: Movilidad Urbana y Pobreza, Aprendizajes de Medellín y Soacha Colombia – *La Paz El Alto: el viejo sueño de tener un teleférico*; Freddy Koch

En 1913 el servicio inicialmente llegaba hasta San Jorge en la parte sur; luego se extendió hacia la zona residencial de Obrajes y en 1921 se inauguró una ruta hacia Miraflores. La existencia del este servicio de transporte generó también el crecimiento urbano hacia el sur, primero la extensión del área residencial en Sopocachi y posteriormente Obrajes.

Tiempo después, en 1928 emergen los populares “cajoncitos” GMC Chevrolet y Broadwad (vehículos motorizados movidos por combustión), que circulaban por caminos de tierra, que en partes de su trayecto iban al lado de los tranvías. Como salían con mayor frecuencia, eran más veloces y podían detenerse a medio camino, desplazando la utilización de los vagones del tranvía.



Con el crecimiento en el número de automóviles y ante el caos vehicular que causaba el uso de un carril para el tranvía en vías de doble ruta, el servicio fue cerrado en el año 1950.

Tranvía en una calle de La Paz



Fuente: Movilidad Urbana y Pobreza, Aprendizajes de Medellín y Soacha Colombia – *La Paz El Alto: el viejo sueño de tener un teleférico*; Freddy Koch

Posteriormente fue remplazado por el “colectivo” (capacidad mayor a 30 pasajeros sentados). En 1940 se funda la Sociedad de Propietarios, Choferes y cobradores de la línea 1 y se establecen los grupos: la línea 1 era el amarillo y se dirigía a Obrajes (sur de la ciudad), la línea 2 era la azul y se desplazaba a Sopocachi (faldas de la ladera sur oeste), la línea 3 era el rojo que atendía a la zona de Miraflores (Norte de la ciudad), y la línea 4 circulaba los fines de semana y feriados entre San Jorge y Obrajes. Hoy por hoy, tanto la zona Sur como Sopocachi, aun cuentan con los buses caracterizados por los colores amarillo y azul.

El taxi de ruta fija, conocido como trufi, aparece el año 1967 con la ruta que unía la zona San Miguel con el nudo Pérez Velasco en el centro de la ciudad.

Posteriormente en 1971 surge el “microbús o micro” con capacidad para 21 asientos se pone en servicio con mayor velocidad que el anterior. Los primeros microbuses salían de la zona Calocoto (Sur de la ciudad) y llegaban a la Estación de Ferrocarriles. Estas modalidades llegaron a operar hasta 50 líneas que daban cobertura a toda la ciudad, servicio que se prolongó hasta principios de los años 80.

En el año 1983 se elimina el monopolio en el servicio de transporte, a consecuencia permite que muchos operadores ofrezcan sus servicios de forma independiente y ocasional, dada la desregulación del sector. Es cuando los Sindicatos (termino solo utilizado para agrupar a diferentes organizaciones, ya que no cumplen las funciones de un sindicato por concepto) pierden el monopolio del servicio, lo que permitió el surgimiento de asociaciones y cooperativas, como las de trufis, que hasta entonces trabajaban en el rubro. Esta medida también permitió la creación de la única experiencia de propiedad pública del servicio de pasajeros, la *Empresa Nacional de Transporte Automotor (ENTA)*, con capacidad de 80 pasajeros, de propiedad estatal, que posteriormente fue transferida a la Alcaldía como *Empresa Municipal de Transporte Automotor (EMTA)*, siendo después disuelta y rematada, atribuyéndose el fracaso a la administración⁵³.

⁵³ Pagina oficial del Gobierno Autonomo Municipal de La Paz www.lapaz.bo

La desmonopolización del servicio de transporte, no establecía ningún tipo de reglamentación y/o condiciones para la prestación de servicio, lo que es un proceso que dura ya unos veinte años de desregularización, ha devenido en una informalidad y *miniaturización* de los medios de transporte urbano, que a su vez ha implicado un proceso de deterioro del servicio, que consolida al “*minibús*” (vehículo del tipo combi con 13 pasajeros), el origen de este gremio coincide con un momento sociopolítico de relevancia en el país.

En esta década coincide el proceso de relocalización minera en el Gobierno del Dr. Víctor Paz Estenssoro. La Corporación Minera de Bolivia puso en ejecución el Plan de Relocalización de acuerdo con el D.S. 21060; logrando detener el derrumbe inflacionario. Por la caída de las cotizaciones de minerales en el mercado mundial, varias empresas deficitarias fueron cerradas para convertirse en cooperativas especialmente los yacimientos de estaño, las únicas minas destinadas a sobrevivir fueron las polimetálicas de Zinc, Plomo y Plata.

El fenómeno de la relocalización consistió en la liquidación de beneficios sociales en masa ofreciéndose para el efecto una serie de bonificaciones extralegales, que en su momento incentivaban al personal, para tomar la decisión de dejar sus fuentes de trabajo tradicionales, con la esperanza de buscar nuevos medios de supervivencia, la mayoría de los trabajadores recibieron entre 5 a 25 mil dólares americanos.

Con un capital en manos los mineros eligieron diferentes inversiones, de las que resaltan dos: participaron en un número elevado en la colonización de Caranavi, Alto Beni y principalmente el Chapare, zonas de nueva frontera agrícola, coincidiendo con el boom del cultivo de coca; por otro lado cualquier persona que recibía su indemnización de cinco mil dólares o más en las minas, se compraba un “*taxi o minibús*” y empezaba a operar. El transporte se convirtió en un absorbente del rebalse del desempleo⁵⁴.

La Apertura del mercado permitió el surgimiento de organizaciones de minibuses que con el tiempo formarían parte de la Asociación de Transporte Libre (ATL). De esta manera en 1989 emergen los primeros minibuses con capacidad de 14 personas y dos años después, se incluye al servicio del transporte público en el año 1991 de los trufibuses para siete pasajeros “*Carry*” (la misma forma que el anterior solo que con capacidad para 7 personas), con la única ventaja de su acceso a lugares inaccesibles en las laderas de la ciudad.

Con este devenir de los hechos, el servicio de transporte urbano en la ciudad de La Paz sufrió un proceso de “*minitización*”, lo que ocasionó el deterioro y una sobreoferta del servicio, situación actual del sistema de transporte público.

3.1.5. DESCRIPCIÓN Y ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Los vehículos que sirven al transporte público, son de propiedad privada e individual, organización en sindicatos y asociaciones, los primeros se pueden definir como un gremio establecido entre los propietarios de vehículos que efectúan al servicio con el fin de estudiar, desarrollar y defender sus intereses en función de sus beneficios.

La mayoría de líneas de colectivo – microbús y de minibús - trufi están organizadas en sindicatos a los que pertenecen los propietarios de uno o varios vehículos, puede ser que el mismo conduzca el vehículo, pero gran parte de ellos emplean choferes, los que a su vez tienen una propia organización sindical (Sindicato de Choferes Asalariados). El sindicato se rige por sus propios estatutos y elige a sus representantes en forma democrática, siendo éstos los portavoces del gremio ante la sociedad civil y política, defendiendo los intereses de sus afiliados.

⁵⁴ MARTINEZ, Andrés – Nota de investigación del transporte público para el observatorio La Paz Cómo Vamos – “*El transporte público paceño vive su peor hora y su mejor oportunidad*”, 2012.



Otro tipo de Asociación o cooperativa de transporte, es un conjunto de personas que se asocian libremente para ofrecer el servicio de transporte público. Se considera a la cooperativa como una empresa con la diferencia de que su finalidad no es la obtención del máximo beneficio, sino la defensa y aseguramiento de los intereses de sus miembros. Antes de 1983 era obligatorio pertenecer a un sindicato para operar un vehículo de transporte público, la desmonopolización liberalizó la actividad. Así surgieron organizaciones y cooperativas de minibuses, que posteriormente se agruparon en la *Asociación del Transporte Libre (ATL)* que a la fecha tienen estructura y funcionamiento similar a los sindicatos.

En caso de taxis y trufis, estos están organizados también en sindicatos aunque desde 1982 han ingresado muchos operadores independientes que realizan el servicio ocasionalmente, a pesar de la desmonopolización no hubo ingresos de operadores independientes a tiempo completo ni de empresas privadas.

MATRIZ/ORGANIZACIÓN	MICRO	MINIBUS	CARRY	TRUFI
CAPACIDAD (asientos)	21 – 40	14	7	4
CENTRAL UNICA DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS – LA PAZ				
Litoral	13	14	4	4
El Progreso				16
Simón Bolívar	5	5	1	3
Pedro Domingo Murillo	2	3	1	1
Eduardo Avaroa	8	6		1
23 de Marzo				1
Villa Pabón				1
14 de Septiembre		10		
16 de Julio		5	3	
18 de Diciembre		10		
1 de Mayo		3		



21 de Septiembre		7		
23 de Marzo		1	2	
27 de Abril		7		
8 de Diciembre		7		
Arco Iris		3		
Ciudad Satélite		4		
Cotranstur		1		
Río Abajo		2		
Sagrado Corazón de Jesús		3		
San Cristóbal	5	8	6	
Señor de Mayo		6	5	
Transporte Copacabana		5	4	
Transporte Miraflores		3	3	
Transportes Viacha		1		
Unión Progreso		6		
Villa Victoria	7	6		
Virgen de Copacabana		3		
Virgen de Fátima		4	4	
Porvenir			2	
Señor de Exaltación			5	
El Expreso	2			
SUBTOTAL	42	133	40	27
<i>ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE LIBRE</i>				
Los Pinos				4
27 de Mayo				2
Alto Següencoma				1
24 de Junio				3
Kupini		2		
La Paz		5		
Minisur		7	2	
Señor de mayo		11		
SUBTOTAL	0	25	2	10
TOTAL	42	158	42	37

Fuente: "El transporte público en la ciudad de La Paz" – Ing. Gonzalo Vargas, Oficial Mayor Técnico del GAMLP.

3.1.6. ESTRUCTURA DEL SISTEMA

Existen registradas 42 líneas de micros y colectivos, con unidades que tienen de 21 a 40 asientos de capacidad, operados por sindicatos, agrupados a su vez en la Central Única de Transporte de Pasajeros La Paz. El parque vehicular en su mayor parte es antiguo, asciendo a unas 800 unidades, que cubren una red de 650 km, que representa un 9% de la longitud total ofrecida por el sistema de rutas fijas.

La mayor cantidad de vehículos y longitud de líneas es ofrecida por el minibús, con 158 líneas que pertenecen a los sindicatos o están libremente asociados. El parque asciende a 5.700 unidades vehiculares de 14 asientos de capacidad, que cubre 3.880 km de longitud, equivalente al 535 del total.

El trufi cubre una longitud de 590 km equivalente al 85 del total, con 37 líneas y un parque automotor de 1500 unidades.



Se puede afirmar que si bien existe un suficiente cobertura de transporte público a nivel ciudad, está es desordenada y tortuosa, con excesiva sobreposición de rutas, principalmente en el centro de la ciudad, actualmente, más del 85% de líneas pasan por dicha zona.

El siguiente cuadro muestra la estructura del sistema de transporte público, con datos de la capacidad, parque automotor, cantidad de líneas en operación y longitud de recorrido, para todas las modalidades del transporte público urbano.

MODALIDAD	CAPACIDAD	Nº DE LINEAS	PARQUE TOTAL	LONGITUD DE RECORRIDO (km)
Micro	21 – 40	42	800	650
Minibus	14	158	3.880	3.880
Carry	7	42	1.100	2.200
Trufi	4	37	1.500	590
Taxi	4		3.000	
Radiotaxi	4		3.200	
TOTAL		279	15.300	7.320

Fuente: “El transporte público en la ciudad de La Paz” – Ing. Gonzalo Vargas, Oficial Mayor Técnico del GAMLP.

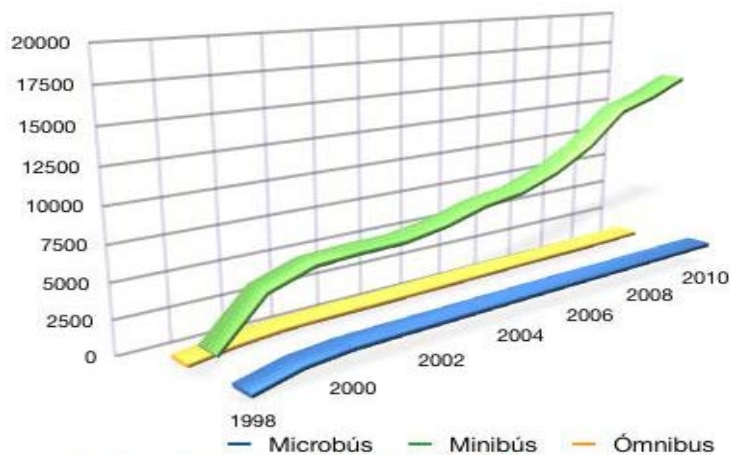
3.1.7. SITUACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

El transporte público en la ciudad de La Paz es caótica y no cumple su función. La ola de protestas vecinales contra los choferes en los principales distritos paceños, a lo largo del año, refleja la molestia que sienten por las tarifas tan elevadas por tramos más cortos, incomodidad e inseguridad creciente en vehículos cada vez más viejos y peligrosos, lentitud exagerada, no sólo en horas pico y no sólo en vías troncales, y para empeorar las cosas conductores crispados al límite por esa razón, por la creciente competencia y porque cada día se revientan trabajando doce horas o más para sobrevivir. Varios indicios apuntan a que las soluciones intermedias ya no funcionan, y ni siquiera mega obras, buses modernos, legiones de cebras (*personal de educación vial*) o más puentes colgantes serían suficientes.



De la Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos de Andrés Martínez Crespo se extrae que “...En 1999, cuando fue la última nivelación de tarifas, la renta (ganancia neta diaria) de un minibús era de 100 bolivianos, pero el poder adquisitivo era mayor. Ahora, en 2012, siguen siendo los 100, pero la vida está más cara”, afirma Gonzalo Millares, secretario general de la Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros La Paz (CUTUP)...”. Evidenciando que el congelamiento de tarifas si bien beneficia a la ciudadanía, es muy perjudicial para su gremio.

Una de las razones es la creciente cantidad de minibuses y por tanto mayor competencia. En la década entre 2000 y 2010, la cantidad de minibuses en el municipio se elevó en un 137%, de 6.393 unidades a 15.207⁵⁵. Los “minibuses” constituyen casi la mitad de los coches de servicio público en La Paz, cuyo total llega a más de 35 mil, de acuerdo con el municipio.



Crecimiento de minibuses en el municipio de La Paz. Fuente Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos de Andrés Martínez Crespo

La estructura vial paceña cuenta con calles estrechas que deben albergar además la creciente cantidad de autos particulares: en total, el parque automotor casi se duplicó en la primera década del siglo, y llega a las 166.632 unidades, para una población que en el mismo período de tiempo creció sólo 1,4%⁵⁶. Aspecto que ralentiza el tráfico, de por sí obstruido por el comercio informal, peatones y conductores desordenados, y la ración casi semanal de marchas que desfilan por las vías paceñas. La velocidad promedio en el centro ha llegado a los 4 kilómetros por hora

El 59% de los micros que circulan por la ciudad fueron fabricados entre 1951 y 1980, hace más de treinta y cinco años. Las primeras unidades de minibuses datan de mitades de la década de los 80, la gran mayoría producto de la inversión de mineros relocalizados. A partir de los 90, los nuevos miembros solicitaban préstamos que para esa época se les hizo muy fácil pagar con las ganancias de los pasajes, además de mantener las familias. Pero con el avance de los años, la congelación de los pasajes, esta situación cambió ya que las pocas ganancias que se logra es para el diario vivir, ni pensar en préstamos. Este aspecto hace que el mercado automotor no se ha renovado.

Parte del mismo fenómeno es la masiva importación de vehículos de segunda mano. Para el 2008 el 75% del parque automotor nacional era *transformer*⁵⁷, es decir, se le había modificado la dirección, coches de este tipo son potencialmente contaminantes porque su motor cumplió su ciclo de vida. Además, son altamente peligrosos por fallas en su dirección, en el caso de los *transformers* provenientes de Asia, o por daños en su estructura, como ocurre con los siniestrados que llegan desde Estados Unidos⁵⁸.

⁵⁵ Según el Instituto Nacional de Estadística INE

⁵⁶ VARGAS, Gonzalo – Oficial Mayor Técnico GAMLP “El transporte Público en la ciudad de La Paz”

⁵⁷ Trasformer: termino que se utiliza para denominar a los vehículos de segunda mano, que se importan con el volante de conducción a la derecha, el mismo es reacondicionado a la izquierda.

⁵⁸ Según registro vehicular Policía Nacional Unidad de tránsito



La mayor parte de los accidentes ocurridos en el departamento, en el primer semestre de este año, fue ocasionada por minibuses de transporte público: 393, de 1.307, según un reporte oficial sobre el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), citado por el periódico La Razón.

En el mercado saturado por la competencia y que proporciona cada vez menores ingresos, la suma de los *transformers* les ha permitido a los transportistas bajar aún más sus costos en renovación de unidades. Pero no ha sido la única manera. La forma más común es la explotación laboral.

Ésta recae, principalmente, sobre los choferes “asalariados”, un término para designar a trabajadores a destajo, quienes, por el derecho de conducir un coche ajeno, deben pagar al dueño una “renta” fija diaria, y quedarse con los excedentes que logre recaudar luego. Según estudio socioeconómico sobre el transporte público en la ciudad se estableció que el “asalariado”, en promedio, logra cubrir la renta, la gasolina y el aceite del día a las seis de la tarde y a partir de esa hora, los pasajes se quedan en su bolsillo.

Este aspecto explica la infinidad de irregularidades que se suscita al atardecer en el transporte público, la c entre los “minibuseros”⁵⁹ por captar más pasajeros. El conductor tiene que extremar recursos para que las siguientes cuatro horas sean lo más rentable posible. Se le va el sustento diario en ello. “Para lograr la “renta de ingreso propio”, el chofer hará lo que se requiera como cargará pasajeros donde pueda y como pueda, y dejará pasajeros donde quiera y donde pueda.

Una de las estrategias utilizadas por los transportistas, es recortar la ruta al segmento más lucrativo o condicionar el cumplimiento de su recorrido total a un importe adicional al pasaje básico, el llamado “trameaje”⁶⁰, que provocó conflictos con juntas vecinales en general.

En un principio sumado al conductor “CHOFER” trabajaba un menor, encargado de anunciar la ruta y realizar el cobro de los pasajes. En la actualidad los remplazaron por familiares, hijos y sobre todo esposas, que inclusive trabajan con niños en edad de lactancia, intercalando la atención de sus bebés con el cobro.



Un estudio socioeconómico realizado por el GMLP, determinó que “el 84% de los choferes trabaja más de 14 horas al día. Sufren de problemas de salud muy graves; dolencias

⁵⁹ Minibuseros: término utilizado para denominar a los conductores del minibus, vehículo del transporte público que transporta 14 pasajeros

⁶⁰ Trameaje: término utilizado para describir la actividad de dividir una ruta de transporte público en dos o más partes, y cobrar cada parte como un pasaje completo.

respiratorias, sobre todo, y enfermedades renales". Se trata de un 60% de conductores que manejan sus propios vehículos y un 23% que trabajan como "asalariados", para un 7% de "transportistas" que simplemente viven de las rentas⁶¹.

Lamentablemente mucha gente que ha cumplido el ciclo de trabajo en el transporte público está abandonada hoy por hoy sin renta de jubilación y sin seguro médico.

Desde los años 90 la administración Municipal otorgo licencias sin control ni revisión a las diferentes líneas de minibuses, dejándoles la libertad del control de unidades de servicio, lo que ocasiono que muchas se dividieran, cubriendo rutas sobre puestas con ligeras variaciones, pero coincidiendo en su mayoría el paso por el centro de la ciudad. El resultado ahora se padece en toda la ciudad, sobre todo en la troncal viaria y alrededores, la competencia han reducido los ingresos de los choferes, y éstos, para mantenerse en el negocio, van deteriorando cada vez más sus condiciones laborales y la calidad del servicio.

3.1.8. REGULACIÓN Y NORMATIVA

El marco normativo que hace posible las actuaciones en la ciudad y quienes son los encargados de ella son las siguientes:

La Constitución Política del Estado garantiza el acceso de toda la población a un sistema de transporte integral, multimodal, eficaz, eficiente y equitativo⁶². Se establece que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales el transporte urbano, propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano⁶³.

La Ley Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Ibáñez" N° 031, otorga como competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Municipales, entre otras, la labor de planificar y desarrollar el transporte urbano; desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana; regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado; y administrar y controlar el tránsito urbano en coordinación con la Policía Boliviana⁶⁴.

A nivel nacional, la Ley General de Transporte N° 165⁶⁵ establece el marco normativo respecto a las actividades de las distintas modalidades de transporte, entre ellas, la terrestre, bajo parámetros de calidad y seguridad en la prestación de los servicios y principios tales como la sostenibilidad eficiencia, eficacia, transparencia, continuidad, accesibilidad, equidad, etc. En el artículo 17 inciso c) se establece que las diferentes modalidades de transporte estarán regidas por la autoridad competente del nivel municipal, con la atribución de emitir norma específica, estableciendo las condiciones del sistema de transporte, como dispone el artículo 27 de dicha ley la cual comprende la "facultad exclusiva de dictar, en el ámbito y materia de sus competencias, reglamentos, normas de carácter regulatorio, u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de los operadores, administradores de infraestructura y actividades reguladas".

El año 2012, se promulgó en el Municipio de La Paz la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano N° 15⁶⁶, donde se establece: principios y definiciones inherentes al transporte

⁶¹ MARTINEZ, Andrés – Nota de investigación del transporte público para el observatorio La Paz Cómo Vamos – "El transporte público paceño vive su peor hora y su mejor oportunidad", 2012.

⁶² Gaceta Oficial de Bolivia. (2009). Constitución Política del Estado. Artículo 76, parágrafo I: "El Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. La ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores."

⁶³ Gaceta Oficial de Bolivia. (2009). Constitución Política del Estado. Artículo 302, parágrafo I, numeral 18.

⁶⁴ Gaceta Oficial de Bolivia. (2010) Ley Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Ibáñez". Artículo 96, parágrafo VII.

⁶⁵ Promulgada el 16 de agosto de 2011 y tiene como objeto "establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte Integral – STI, en sus modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática (marítima, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al vivir bien".

⁶⁶ Ésta tiene por objeto "normar, regular y controlar el transporte y tránsito urbano, que forman parte del Sistema de Movilidad Urbana, en la jurisdicción del Municipio de La Paz, bajo criterios de calidad, equidad y seguridad".



urbano; atribuciones tanto del Concejo Municipal como del Alcalde en cuanto a transporte y movilidad urbana; la conformación de la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito; la participación de la sociedad civil y el control social en temas inherentes al transporte urbano; la clasificación oficial y del servicio público de transporte; procedimientos para la definición de tarifas; procedimientos para la autorización de rutas; derechos y obligaciones de todos los actores que intervienen; y el régimen sancionatorio.

En el Marco institucional⁶⁷ se enmarca bajo la tutela del Ministerio de Vivienda y Servicios Básicos del Estado Plurinacional de Bolivia, se encuentra el Viceministerio de Transporte el cual tiene como objetivo ejecutar las políticas y estrategias del sector de transporte en conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Sectorial de Desarrollo, el Plan Estratégico Institucional y el Programa de Operaciones Anual, realizando el seguimiento a las áreas organizacionales dependientes y entidades bajo su tuición.

Además, a nivel nacional se encuentra la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT), la cual tiene como misión buscar la mejora continua de la calidad de los servicios, tarifas justas y protección de los derechos de las usuarias y los usuarios de telecomunicaciones, transporte, tecnologías de la información y la comunicación (TIC) y el servicio postal a través de la regulación, fiscalización, supervisión y control de operadores y proveedores para contribuir al vivir bien.

A nivel local, el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz cuenta con la Secretaría Municipal de Movilidad y la Dirección General La Paz Bus, como instancias municipales que directamente se relacionan con la movilidad.

Es así que la Secretaría Municipal de Movilidad tiene como objetivo el formular políticas, estrategias e instrumentos de planificación del sistema de movilidad que incluye vialidad, transporte y gestión de tránsito integrados a la planificación territorial en el marco del desarrollo territorial sostenible. Dentro de esta área organizacional está la Dirección de Ordenamiento y Regulación del Transporte donde se formulan políticas, planes, programas, proyectos y normativa sobre el ordenamiento y regulación del transporte y gestión de tránsito.

También, se encuentra la Dirección de Planificación Vial y Transporte Alternativo, la cual desarrolla, coordina e implementa políticas, planes, programas y proyectos de movilidad en todos sus componentes. Además, la Unidad Guardia Municipal de Transporte, se constituye en la autoridad de control del servicio público y privado de transporte de pasajeros y/o carga en el Municipio de La Paz. En su nivel desconcentrado está el Centro de Revisión Técnica Vehicular donde se efectúan las revisiones técnicas vehiculares del parque automotor del Municipio de La Paz.

CAPÍTULO 4.

4.1. DETERMINACIÓN DE ACTORES EN LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Como ya se mencionó en el capítulo 2, la planificación que incluye a la participación ciudadana es un elemento estratégico para la construcción de proyectos, oportunos, y sobre todo que respondan a las necesidades de la ciudadanía. Así también se detalla que la participación estratégica cuenta con la identificación de tres tipos de actores:

EL ACTOR ESTADO, el cual representa al ente público, administrador en la respectiva escala en la que se realice la planificación, Nacional, Regional o Municipal. Para el caso de este análisis se identifica a las dos entidades que intervinieron en solucionar el transporte público de la ciudad de La Paz, El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz a través de la

⁶⁷ La información a continuación detallada a sido extraída del estudio de Movilidad del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz – Movilidad Intra-urbana en el municipio de La Paz – Secretaría Municipal de Planificación para el Desarrollo.



Dirección de Planificación y el **La Paz Bus “Puma Katar”**, y el Estado Central a través de **“Mi Teleférico”**

Como corresponde al término de participación ciudadana **ACTOR DE LA SOCIEDAD CIVIL**, es el siguiente actor importante en la planificación, dentro de la cual son incluidos una amplia variedad de organizaciones, las mismas que están divididas en organizaciones de base y asociaciones de profesionales y/o empresarios. En el caso de realizar la planificación en un área específica, identificar los actores relacionados con la misma, que para el área del transporte público se identifica al **usuario del transporte**, en el cual se incluyen todas las personas que utilizan el transporte público representados por un tipo de organización.

Por último se tiene al **ACTOR PRIVADO**, son aquellos denominados desarrolladores urbanos, los cuales guían el crecimiento de la ciudad en base a la búsqueda de ganancias económicas, para lo cual es necesario el apoyo político del Estado y en algunos casos también de las organizaciones de la sociedad civil. En este caso se identifica al sector que en busca de ganancias brinda un servicio para otorgar movilidad a la ciudad El Transportista representado por la **Central Única de Transporte Urbano de La Paz CUTUP**, En representación a los sindicatos **El sindicato de Transporte Mixto Eduardo Abaroa**.

En el caso del transporte Público se identificó a un cuarto tipo de **ACTOR ADICIONAL**. Este fue identificado en el proceso de investigación, en el cual los demás actores los incluían constantemente por su injerencia en el desarrollo normal del tráfico vehicular y en consecuencia su afectación en el transporte público, **El Comercio Informal**, se ha convertido en un problema, que aunque tiene un tratamiento diferente e independiente, afecta la circulación normal por las vías tanto de vehículos como de peatones, en tal sentido es un actor importante en este análisis.

4.1.1. ACTOR DEL ESTADO

4.1.1.1. DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN GOBIERNO MUNICIPAL AUTÓNOMO DE LA PAZ

En el Artículo 302, de la Constitución Política del Estado, establece que los gobiernos municipales autónomos tienen las siguientes competencias exclusivas:

Con relación a la planificación:

- Elaborar, aprobar y ejecutar el Plan de desarrollo Municipal
- Crear instancia de planificación participativa con representación de la sociedad civil organizada⁶⁸.

Con respecto al Ordenamiento Territorial:

- Elaborar Planes de Ordenamiento Territorial Municipal
- Elaborar Planes de Uso de Suelo del municipio

El art. 8 de la Ley Marco de Autonomías y Descentralización (LMAD) en el marco del ejercicio pleno de sus competencias la autonomía municipal tiene la siguiente función.

1. Impulsar el desarrollo económico local, el desarrollo y el desarrollo urbano a través de la presentación de servicios públicos a la población, así como coadyuvar al desarrollo rural.

El art. 130 de la LMAD (Sistema de Planificación Integral del Estado) establece que:

- a. El Sistema de Planificación Integral del Estado incorpora la obligatoriedad de la planificación integral y territorial, así como la institucional.

⁶⁸ Ley Marco de Autonomías, art. 93 par. III núm. 2

- b. La Programación de inversiones debe contemplar proyectos de inversión en equidad social y de género garantizando su presupuesto.

Y es su art. 131 (Planificación Integral y Territorial establece que:

- a. La planificación integral consolida la planificación del desarrollo, con la organización territorial, articulando en el corto, mediano y largo plazo la economía plural, el uso y la ocupación del territorio y las estructuras organizativas del Estado, e incluye la programación de la inversión.

La Ley de Municipalidades N° 2028, todavía vigente en varios artículos, establece que el Gobierno Autónomo Municipal tiene como finalidad *“contribuir a la satisfacción de las necesidades colectivas y garantizar la integración y participación de los ciudadanos en la planificación y desarrollo humano sostenible del municipio”*.

- Debe promover y dinamizar el desarrollo humano sostenible, equitativo y participativo, a través de la formulación y ejecución de políticas, planes, programas y proyectos, concordantes con la planificación del desarrollo departamental y nacional.
- Debe crear condiciones para asegurar el bienestar social y material de los habitantes del municipio, mediante el establecimiento, autorización, regulación y, cuando corresponda, la administración y ejecución directa de obras, servicios públicos y explotaciones municipales, y promover el crecimiento económico local y regional mediante el desarrollo de ventajas competitivas.

Durante la gestión 2011, finalizó la vigencia del Plan de desarrollo Municipal de La Paz “JAYMA” – PDM 2007/11, por lo que el GAMLP a través de la Oficialía Mayor de Planificación para el desarrollo inició la formulación del denominado “Plan Integral La Paz 2040” en el marco de la Ordenanza Municipal N° 235/2012, que autoriza el inicio de la formulación del mencionado plan, instrumento que partiendo de una *Visión* de desarrollo a largo plazo, pretende guiar las transformaciones estructurales y las estrategias de desarrollo del municipio de La Paz durante los próximos años.

El proceso de planificación y gestión del desarrollo en los niveles nacional, departamental y municipal en Bolivia, han ido evolucionando desde los de tipo sectorial, estratégico y participativo hasta el actual, que es un Sistema de Planificación Integral, con el cual se pretende englobar los anteriores e incluir el territorio en el concepto, de esta manera lograr un Sistema Estratégico Participativo y Territorial inmersos en concepto Integral.

En entrevista realizada a Ronald Gastón Rodríguez Loma, Jefe de Planificación Integral del GAMLP, nos informa que *“...El Gobierno Municipal ha trabajado en un Proceso Técnico Participativo de hace 15 años atrás...”*, actualmente en la aplicación de lo planificado en el Plan 2040, que el mismo toca temáticas importantes sin descuidar ninguna que englobe la problemática de La Paz: Medio ambiente, seguridad ciudadana, transporte, etc.

En la elaboración de dicho plan, según Rodríguez, en lo que se refiere a la **participación ciudadana en la planificación** dice *“...Nos tenemos que ceñir a las normas que nos exigen, que tengamos un acompañamiento social, no tanto una validación de toda la estrategia y los proyectos que lo acompañan, entonces para el plan de Desarrollo municipal tenemos que convocar a todos los actores sociales divididos en tres sectores: vulnerabilizados, sectoriales y territoriales. De esta manera construimos el plan de desarrollo municipal a largo plazo...”*. En la misma que aclaró que la participación ciudadana, es a nivel de validación y no así ni de acompañamiento menos participativo en la planificación.

En revisión a Documentación otorgada por el GAMLP, se evidenció que la participación a la que se hace referencia, se basó en la identificación de los actores sociales entre público y privados, se constituyó en un espacio de participación y movilización social. Se identificó tres tipos de actores.



Los *Actores Sectoriales* responden a grandes actividades derivados de agentes sociales y económicos, del sector público y al privado, así como de otras organizaciones.

Sector Primario y Secundario	Sector Terciario
Sector agropecuario Industria Microempresarios Construcción	Educación y Cultura Deporte y recreación Salud y Sanidad Transporte Ambientalistas Económicos Comercio Academia Investigadores Instituciones de turismo
	Prensa y Medios Policía Representantes de agencias internacionales de cooperación, embajadas, ONG's, Fundaciones representantes de instancias supralocales, nacionales y departamentales

Fuente Gobierno Autónomo Municipal de La Paz

Los *Actores Territoriales* corresponden a la sociedad en torno al territorio y responden a su relación y/o interacción con el mismo. También, se los identifica a través de los actores sectoriales más representativos con interés e influencia que generan impacto sobre la estructura del territorio.

Urbanos	Rurales
OTB's Vecinos no organizados Comités de vigilancia(vigente hasta 2012) Clubes barriales Actores sectoriales (deporte, educación, salud, estudiantes, artistas, artesanos, empresas, etc.) Ciudadanía en general	Central agraria Secretarios Generales Cooperativas de sectores extractivos Asociación de productores Comunitario en general

Fuente Gobierno Autónomo Municipal de La Paz

Y por último los *Actores en condición de vulnerabilidad*, población que por su ocupación en el territorio, condición de género, generacional, capacidad, ocupación, forma de vida, preferencia o enfermedad sufren algún tipo de discriminación y se encuentran en condiciones de vulnerabilidad que impide su inclusión al desarrollo y acceder a mejores condiciones de bienestar, en general por la acumulación de desventajas y mayor posibilidad de sufrir un daño.

Grupos Vulnerabilizados	Grupos que padecen exclusión	Grupos que requieren ayuda
<i>Género:</i> Mujeres <i>Generacional:</i> tercera edad, niños y jóvenes <i>Diversidad sexual y de género:</i> Gais, Lesbianas, bisexuales y travestis <i>Discapacidad:</i> personas con capacidades diferentes	Trabajo sexual Mendicidad Migrantes	<i>Por ocupación del territorio:</i> Ocupación del suelo en lugares de riesgo natural Ocupación y residencia en la periferia Ocupación y residencia en el área rural Situación de calle <i>Por enfermedad:</i> Enfermedades endémicas Enfermedades terminales Alcoholismo y Drogadicción

Cuadro 4. Gobierno Autónomo Municipal de La Paz

El proceso de formulación del Plan se llevó a cabo en la gestión 2012 con la participación directa de los actores locales a través de talleres, aspecto que fue corroborado por Rodríguez “...Si, se llevan a cabo talleres de sociabilización en los cuales de acuerdo a la temática y al estado de situación que puede ser medio ambiente, transporte, etc. se conforman comisiones de trabajo conjuntamente con ellos, se expone un estado de situación y algunas propuestas para su discusión y arribar a una visión o meta conjunta...”



En este cometido fueron organizados 2 talleres de construcción de la visión con la participación de aproximadamente 200 actores sociales, 21 talleres sectoriales con la participación de aproximadamente 1,936 actores sectoriales que identificaron y analizaron las principales problemáticas municipales y propuestas de solución, desde sus diferentes sectores. Este proceso participativo también fue territorializado, con la realización de 9 talleres macro distritales, que tuvo la participación de 1,410 vecinos y comunarios, donde se priorizo ópticas y estrategias territoriales, distrital y macro distrital.

Según Rodríguez la participación ciudadana, se hace más efectiva en lo referido a la planificación a corto plazo en la determinación y priorización de proyectos vecinales pequeños *“...Referido al corto plazo en presupuesto, justamente el levantamiento de estos proyectos primero se elabora con los vecinos, se elabora un listado, y se va validando técnicamente de acuerdo a las posibilidades técnicas, económicas y a la prioridad de necesidades que tenga cada zona, macro distrito, distrito...”*. Aclara que cuando se tienen proyectos de envergadura es necesario previamente un análisis y toma de decisiones técnicas y luego se valida con la parte social.

Se debe aclarar que dicha participación es solo a nivel vecinal y no así de gremios, aunque según Rodríguez se cuenta con la participación de instancias especializadas, como la Universidad Mayor de San Andrés, como por ejemplo el tema del transporte da su enfoque, a lo que hace referencia, *“...son insumos que nos sirven para planificar una estrategia de movilidad en este caso no solo del transporte, la movilidad entendida como el peatón, el vehículo, la vía en sí y otros modos de transporte importantes...”*

En muchos casos proyectos que cuenta con la aprobación, financiamiento e incluso puesta en marcha, aprobado por los actores, son paralizados por estos mismos, que según Rodríguez *“...muchas veces no hay un encuentro, la aceptación completa, es así que tenemos muchas veces que enfrentarnos por ejemplo por comerciantes del comercio informal, con sectores del transporte que están opuestos, incluso la implementación del Puma Katari tuvo dificultades, pese a que es un transporte masivo de beneficio amplio para todo el municipio, tuvo oposición del transporte miniturizado. Entonces son procesos que tenemos que coordinar, muchas veces volver atrás, y encontrar las herramientas que nos permita llevar adelante los proyectos que en principio son de beneficio masivo para la gente, no tanto para los gremios o sectores que tienen otro tipo de intereses particulares...”*

Pero hay otro aspecto que se debe resaltar según el funcionario municipal que es *“...el tema político, entendemos que hay una posición central del gobierno que está metido en el tema de tener el poder, muchas veces hay la oposición a la implementación de proyectos que tienen un bien y beneficio grande para el municipio, pero como no hay una alineación política entonces se ve interrumpido justamente por actores que tiene otro tipo de fines. Ese sería el principal problema por el que estamos atravesando en la planificación, por su puesto el tema presupuestario que como el gobierno municipal ha llevado una gestión tan transparente, haciendo obras, cambiando y transformando la ciudad se ha visto por conveniente y recordando el presupuesto para que justamente no se lleven adelante estos procesos. Y bueno estamos llevando adelante todos los esfuerzos que necesita para darle continuidad a estos proyectos con los recursos que tenemos, pero habido una merma grande en ese sentido. Entonces como planificación tenemos que llevar prioridades ya extremas con el presupuesto que tenemos y seguir dando calidad de atención al municipio...”*

Como ya se mencionó el Plan 2040 tiene entre sus competencias resolver temas relacionados con la **movilidad y la problemática del transporte**, para lo cual el GAMLP ha trazado el modelo de ciudad compacta planificada, pretende una ciudad de baja velocidad y geometría adecuada, es decir orientada a las personas NO a los automóviles, y transporte masivo. Dentro de lo cual el diagnóstico del GAMLP del transporte público tradicional es que *“...La Problemática se extiende desde lo que es el radio metropolitano. La Paz como municipio tiene cerca de 800.000 habitantes sin embargo su área metropolitana recibe cerca de 250.000 personas diariamente, entonces LA ALTA CIRCULACIÓN de personas provoca la conflictividad que es un poco complicada en el municipio, en ese marco el diagnostico nos ha demostrado*



que deberíamos manejar el transporte masivo como una respuesta para mejorar la calidad de vida reducir los índices de contaminación, tiempo de viaje, etc...”

Por otro lado “...La **MINIATURIZACIÓN** del transporte, cuando hablamos de transporte pequeño en exceso, genera los llamados trancones o trancaderas, eso por un lado retrasa los tiempos de las personas, reduce su calidad de vida, reduce el crecimiento económico de todo un municipio. Otro tema es la calidad de atención hacia el público la cual es bajísima, no tenemos un transporte de calidad humana, la calidad del transporte que muchas veces pone en riesgo la integridad de las personas...” a lo que se suma uno de los problemas actuales que a traído bastantes conflictos como es el **TRAMEAJE**, para lo cual el origen según Rodríguez tiene varios motivos “...Son varios temas los que originan el trameaje, no tenemos una autoridad que pueda controlar las líneas y las rutas que deberían completarse en sus tramos completos, entonces no hay este control que se requiere para que todo marche correctamente, como se esperaría...”

La alta afluencia de vehículos del transporte público es otro aspecto que conflictual la ciudad, pero parte de responsabilidad en este aspecto tiene el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz que a través de la **EXTENSIÓN DE PERMISOS DE FUNCIONAMIENTO A LAS LÍNEAS** hizo que estas sobrepasaran la demanda y colapsen las vías. En referencia a este tema Rodríguez menciona “...A sido un tema que se ha venido arrastrando, sin embargo el gremio ha crecido tanto que se está complicando el manejo y la regulación, es una fuerza incluso política fuerte, no solo en esta gestión, la historia de los gremios de transporte ya tiene una data de más de 20, 30 años y han sido definitivos en muchas decisiones de la ciudad...”, para lo cual “...se tiene una política sostenida y no se va echar marcha atrás en ese marco. Bajo la ley que se ha aprobado recientemente se está dando curso a que se respete las normas...”

Ante esta problemática el GAMPLP en el Plan 2024 en el área de movilidad y transporte, busca transformar el actual sistema de transporte Público, reordenándolo y modernizándolo, por medio de un sistema jerarquizado de vías primarias; anillos periféricos; sistema integrado de transporte dotado de nuevas tecnologías, energéticamente eficiente, de menor contaminación; con estaciones de intercambio; nodos de integración; nodos de integración entre sistemas de transporte masivo Bus Puma Katari, Teleférico, tren elevado, buses alimentadores hacia laderas; redes peatonales; redes de ciclo vías; nuevo sistema de semaforización; políticas de estacionamiento; regulación de circulación; regulación tarifaria y seguridad del transporte público.

El equipamiento e infraestructura vial entendida como el soporte físico del sistema vial y movilidad, es vital su mejora y extensión de cobertura, es así que se programa una serie de proyectos de Puentes, pasos a desnivel, distribuidores, articuladores, aperturas de vías, mejoramientos y equipamiento de vías, peatonalización de vías, red de terminales y paradas de bus, señalización, etc.

La opción de implantar el **Sistema de Buses Puma Katari** es “...de acuerdo a los estudios que se han trabajado, la configuración morfológica del municipio tiene ciertas restricciones en cuanto al tamaño de los buses, entonces se había pensado en construir un transporte adecuado a las condiciones y características topográficas, ancho de vía de las calles que permitan los giros, que a la vez permita transportar masivamente a las personas, que nos genere menor contaminación, vía específica que le permita no tener interrupciones en su trayecto del bus...” (Rodríguez). “...Es una respuesta a la problemática del transporte, que no es exclusivamente de la ciudad de La Paz, todos los municipios sobre todo de Sud América, Colombia es pionero, también Chile, Ecuador han trabajado sobre este tema, compartimos la problemática, tenemos casi la misma cultura y también en muchos casos las configuraciones de nuestras ciudades ha permitido que tengamos que asumir este tipo de respuestas que nos parece las más acertadas...”

Como se mencionó párrafos anteriores la participación ciudadana en la planificación de proyectos, está enmarcado en la normativa, en este sentido en referencia al Sistema de Buses Puma Katari, el GAMPLP “...Se ha trabajado con estudios, para que nos diga de qué manera debemos enfrentar el problema y luego la socialización, no solo con los transportistas si no con



todos los sectores que hacen parte del problema, desde las juntas vecinales, el ciudadano de a pie, hasta los más especializados, como te comentaba que son los académicos las universidades, es más el diseño del Puma Katari ha sido encargado a la Universidad Católica que a trabajo en la apariencia, el marquetingeo de su imagen...” Pero una vez más la participación solo fue al nivel de validación y sociabilización del proyecto y no el de planificación con los actores.

Por otro lado entre el Nuevo Sistema de Transporte vs el Sistema Tradicional en palabras de Rodríguez tiene un carácter de multimodalidad en tal sentido *“...no existe un criterio de quitar o eliminar un tipo de transporte, por el contrario sean complementarios entre sí, el Bus Puma Katari, el Teleférico no son la solución completa...”*, con el fin de que el servicio sea mejor. Por tanto no se ofreció formalmente a los transportistas del Sistema Tradicional ser parte del proyecto. Y como era de esperarse esto trajo una serie de conflictos y oposiciones de estos hacia el proyecto, que el área de planificación no cuenta con toda la información, ya que no participo en la implantación⁶⁹. Rodríguez dice *“...Esa información no tengo en detalle, lo único que puedo comentarte es que había una oposición, porque justamente se habría afectado a sus fuentes de trabajo, entonces esa era la única oposición que teníamos...”*

Ante la negativa de los transportistas, la implantación del Nuevo Sistema de Buses tropezó con muchos conflictos, ante lo cual el GAMLP tuvo que tomar estrategias, una de ellas fue trabajar *“...intensamente en lo que es la cultura ciudadana, hubo un trabajo intenso con los grupos sociales, que haya una conciencia de cambiar el sistema de transporte, entonces se ha tomado contacto con los actores sociales, territoriales y sectoriales, lo que ha derivado que cuando uno entra al Puma Katari cambie su cultura que haya respeto a lo público, manejo del medio ambiente con mucho cuidado, preferir el transporte masivo al transporte minituralizado. Entonces esto nos ha ayudado a implantar el servicio del Puma Katari...”*

Según el departamento de planificación se tiene proyectado *“...a ampliación de las rutas, creación de nuevas rutas, incluir más buses, trabajar en lo que es el sistema articulado de transporte que ya definiría una ruta específica sin interrupciones, inclusión de buses de mayor capacidad, que es un tema gradual la articulación con los otros nodos con el cable teleférico, que está instalando nuevas estaciones, ciclo vías que son parte del transporte en temas de movilidad...”*

Como se pudo observar la participación ciudadana en la planificación, es muy importante y lamentablemente carente, a nivel general como en casos específicos como el del Transporte Público, y para poder dar una solución a esta situación Rodríguez dice *“...es un tema de proceso un poco largo, porque es cultural, no solamente debemos decir con los transportistas por ejemplo, el comercio informal es otro de nuestros problemas que tiene un arraigo desde la fundación del municipio, no somos únicos en este problema, esta México, Ecuador etc. Pasa entonces por concientizar a la gente que tenemos que mejorar, cambiar, tener más calidad en eficiencia urbana de nuestro municipio, el transporte no está exento estratégico por supuesto, pero creo que ya hay mayor conciencia y se ha avanzado en eso, incluso de parte de los transportistas hay un compromiso de ellos, por ejemplo recientemente ha mejorado todo el sistema de transporte, reducir el trameaje, mejorar la calidad de sus movilizaciones, etc. Entonces se está avanzando gradualmente en eso y es el camino que hemos tomado... la planificación no está escrito en piedra, y tenemos que adecuarnos a esta dinámica que tiene cambios más radicales y más inmediatos...”*

Por ultimo un aspecto bastante interesante, es que *“...cuando se diseña el plan de desarrollo municipal y se establece las líneas estratégicas se definen algunas soluciones de manera conjunta con los vecinos, la parte técnica tiene esa responsabilidad de la visión completa, entonces es cuando se propone y se recoge también la necesidad del vecino y de la población en todos los sectores. Una vez que se ha validado eso se da curso a través de los proyectos justamente basados en este lineamiento ya aprobado en la población...”* En consecuencia los actores no participan en el proceso de planificación, solo lo validan.

⁶⁹ Para lo cual se creó una dirección específica “La Paz Bus”, la misma que se analiza en partes posteriores



4.1.1.2. LA PAZ BUS (PUMA KATARI) - GAMLP

Ante la situación del sistema de transporte público tradicional, caracterizado por perder su elemental función que es de atender la demanda ciudadana con eficiencia, organización, rapidez, cordialidad y respeto. Aspecto que se logró con la minituralización del transporte público, además de la sobre oferta del servicio y sobre carga de pasajeros. Por otro lado debido al tamaño de los vehículos brinda incomodidad a los pasajeros, además que la mayoría del parque automotor data de más de 20 años de antigüedad, lo que aumenta la contaminación y la seguridad de sus pasajeros, estos sumados a otros problemas menores han hecho que el sistema de transporte tenga el denominativo de caótico.

Diagnostico que coincide con el efectuado por Francisco Peñaranda Fuentealba, Asesor de la Dirección del “La Paz Bus”, en entrevista realizada *“... En La paz tenemos un transporte público que todavía no está ordenado ni organizado..., la falta de concurrencia de los servicios tradicionales para colaborar a la gente para llevarle de un punto a otro... porque el servicio anterior era realmente un desastre, no atendían bien a la gente, te trataban mal, transportes sucios, para en cualquier parte...”*

En ese marco, tras estudiar la situación, una de las conclusiones a las que arribó el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, es que el problema más complejo en el sistema de movilidad del área metropolitana, con repercusiones sobre el uso del suelo, red vial, sistema de circulación y la calidad de vida urbana en general es la *operación del servicio público de transporte*.

Ante esta realidad surgió la necesidad de buscar una respuesta para la transformación del transporte público para lograr una mejor calidad de vida de la población, se creó el Programa de Movilidad de Transporte Publico del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz en año 2010, que permitió avanzar en las soluciones a estas problemáticas.

Previamente, el GAMLP, solicita al Banco Internacional de desarrollo (BID), la realización del estudio para la modernización del transporte público en el área metropolitana de La Paz, el mismo que debería cumplir con los objetivos.

- Desarrollar un plan de modernización del sistema de transporte público, privilegiando el transporte masivo e integrado, por sobre las modalidades prestadas en vehículos individuales y/o de baja capacidad que operan en la actualidad.
- Analizar la factibilidad de implementar un corredor primario de transporte masivo El Alto, Centro y Zona Sur, con buses de gran capacidad, según los lineamientos generales establecidos en el Plan Maestro Urbano de Tráfico y Transporte (PUTT).
- Revisar el marco legal y reglamentario vigente y analizar su adecuación a las necesidades que involucran el mejoramiento del sistema.
- Fortalecer técnicamente los órganos municipales, en su papel orientador y ejecutor a las necesidades de transformación del sistema de transporte público.
- Definir un programa de acciones para la transición del sistema actual, al que se defina como más adecuado a las necesidades de la ciudad de La Paz.
- Formular un plan de inversiones en infraestructura, capacitación de operadores y funcionarios públicos y transferencia tecnológica para el mejoramiento del transporte público a corto, mediano y largo plazo.

Tarea que la realizo la consultora Tranter Asociados, en coordinación con León Godoy Asociados de Ecuador, el año 201, el cual posterior al diagnóstico y recomendaciones, dentro del Programa de Gobierno “10 tareas para La Paz” del Alcalde Luis Revilla, se planificó la segunda tarea del plan, referida a la implementación de un <sistema Integrado de Transporte Masivo, bajo el denominativo de *“transporte cómodo, barato y seguro”*.

El funcionario municipal Peñaranda comenta que *“...inicialmente lo que se ha hecho es ver la demanda de la población, luego comenzar a estudiar otros tipos de transporte en el exterior,*



se ha ido a Medellín, ha Santiago y a otros lugares, para conocer cuáles son los tipos de transporte que ellos tienen, entonces de acuerdo a eso hemos hecho los estudios necesarios aquí en la ciudad de La Paz para ver cómo vamos a implantar el Puma Katari...”, es la denominación que se le dio a los buses implementados como la primera etapa del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad de La Paz en Bolivia. De esta manera el GAMLP dio vida al Sistema Integrado de Transporte Masivo “La Paz Bus”, que sería administrado mediante el Servicio de Transporte Municipal (SETRAM), dependiente del GAMLP



Paralelamente el Programa de Movilidad de Transporte Público (PMT) el año 2011 trabajo en paralelo en el estudio y planificación del nuevo sistema. Tras la evaluación del mal servicio del sistema tradicional, quedo claro que la urgencia, en un primera instancia, fue la de atender *“...a la demanda de la población, de acuerdo a las necesidades de las zonas y luego hemos iniciado con un piloto, la verdad no teníamos la idea exacta de cómo hacerlo, así que comenzamos implementando la primera ruta, que me parece que fue Villa Salome, entonces pondríamos dos rutas cortas que empezar el transporte, entonces asimos la prueba con una de las primeras rutas, y ver cómo nos iba....”* (Peñaranda). Es así que el primer sistema de buses fue implementado en las laderas⁷⁰.

El proceso de planificación y posterior puesta en marcha de la implementación del Nuevo Sistema de Transporte tal y como lo menciona el funcionario, fue un constante aprendizaje, ya que las experiencias exportadas del exterior tenían que ajustarse a la realidad paceña, referente a lo cual *“...se ha hecho la planificación de acuerdo a las zonas, de acuerdo a la necesidad de la gente, a las demandas que entraban a la alcaldía y fue construyéndose a*

⁷⁰ En un futuro alimentador del BRT



través de pequeñas unidades que estaban en el Gobierno Autónomo Municipal, pequeñas unidades que después dieron origen a lo que es La Paz Bus, que esta desconcentrada del GAMLP, que ahora está manejando todo este proyecto, pero inicialmente era una cosa pequeña, de acuerdo a la demanda de la población, la misma que generaba estas demandas que eran atendidas directamente por el alcalde, es de ahí que sale esta necesidad de decir y ahora hagamos este sistema de transporte, hablo con el oficial mayor que tenía algo de experiencia en esto, y a partir de ahí es que se construyó el proyecto...” Lo que pone en manifiesto que no se contaba con un proyecto completo, fue una suerte de iniciar una parte y dependiendo de su éxito se daba el siguiente paso.

En referencia al financiamiento el GAMLP asumió con recursos propios la implementación *“...no hay participación externa, por lo tanto estamos con un transporte que tiene un cierto nivel, la palabra más adecuada subvención, que tratamos de evitar esa palabra, pero sí es subvención, pero estamos tratando de bajar esta, porque los costos son altos, entonces básicamente es eso...”*, como se mencionó anteriormente en la parte inicial, en lo que se refiere al diagnóstico y planteamiento del tipo de solución que se daría a la problemática del transporte hubo *“...apoyo del BID, pero el apoyo no fue económicamente, si no técnicamente, para justamente determinar estas cosas y ver hacia futuro que nos vamos a convertir y ese futuro planificado es el Sistema de BRT...”*

Para futuro se tiene planeado, bajar pero no eliminar la dependencia de la subvención, que hace el GAMLP al Sistema de Transporte “La Paz Bus”, como menciona Peñaranda *“...Estamos en un plan justamente de mejorar desde la dirección, lo que es el márquetin, se están haciendo planes, etc. para mejorar la venta y la tarjetización de personas, aquí en el mercado es común, que la gente está acostumbrada todavía a pagar con las monedas y billetes, entonces lo que estamos haciendo es un plan de márquetin para tarjetizar a las personas, y tener lógicamente mayor seguridad que trae la tarjeta y subir las ventas de las tarjetas con un proceso de marquetingeo y con eso bajamos la subvención, sabemos que la subvención tiene un grado alto, pero, lo que tratamos de hacer es bajar eso, hasta que sea lo mínimo posible, no se podemos hablar de quitar porque es un transporte público no privado, porque si quitáramos todo eso que estamos hablando, podría volverse en un transporte privado, pero la idea es que siga siendo de la gente...”*

En referencia la coordinación en el proceso de planificación con otras instancias como: la intervención paralela del Gobierno Estatal en la implementación del Teleférico; o con la Federación Departamental de Transportistas, como representantes de los transportistas, afectados por la implementación del Nuevo Sistema de Transporte; lamentable no se efectivizó en ningún momento de esta etapa. Lo cual se intentó remediar al inicio de la implementación, la misma que según información de la administración del Teleférico⁷¹, se formó un equipo de coordinación al más alto nivel, con máximas autoridades (Alcalde Municipal de la ciudad de La Paz, Gobernador del Departamento de La Paz, Viceministro de Obras Públicas, Alcalde de la ciudad de El Alto), el mismo que por diferencias políticas solo llegó a realizar un par de reuniones, en las mismas que no se llegó a formalizar ningún acuerdo de trabajo conjunto coordinado.

Aunque posteriormente, según Peñaranda si se llegó a firmar un acuerdo de colaboración con la Alcaldía de El Alto *“...En realidad lo que tenemos con el Alto es un convenio, donde nosotros les estamos ayudando y les hemos ayudado en los temas de ver la misión y visión, etc. porque el Huayna Bus, ahora MB Bus, también ha tenido este proceso de aprendizaje y no sabía cómo hacer su sistema de recaudo, no sabía cómo tratar a la gente, no sabía cuál era su misión, visión, cuál era su objetivo, entonces nosotros en una primera instancia les hemos ayudado a conformar esto, a tal punto que inclusive les hemos brindado nuestro sistema de recaudo, ¿para qué?, justamente buscando la integración a través del uso de billeteras y lo que estamos haciendo ahora, les hemos entregado nuestro sistema de recaudo, tenemos la posibilidad en el momento que exista algo más avanzado dentro de este convenio, podríamos integrarnos con el uso de una sola tarjeta ya sea de La Paz Bus o del Huayna Bus, el uso de ambos buses...”*

⁷¹ Aspecto que se detalla en entrevista a la jefatura de planificación de la administración del Teleférico.

De igual manera la situación fue cambiando con la administración del Teleférico, con la cual se coordinó paulatinamente en el proceso de implementación del proyecto, en algunos temas, como puntualiza el representante del GAMLP *“...justamente tenemos una integración con el teleférico, pero no es una integración completa, sino a través de un convenio entre el teleférico y el GAMLP, donde dice que se tiene que coordinar todos estos trabajos para integrarse de alguna manera, nosotros lo hacemos, porque los puntos del teleférico están sobre las rutas donde vamos, entonces lo que hacemos es llevar a la gente hasta donde está el teleférico, y de ahí ya toma el otro transporte, así como también estamos integrando con las bicicletas y estamos buscando otros tipos de integración que sean multimodal...”*

En referencia a la inclusión de los transportistas al proceso de planificación, como directos relacionados con la implementación del Nuevo Sistema de Transporte, estos no fueron convocados para tal cometido, situación que cambio según Peñaranda *“...Se ha tenido reuniones con ellos antes de la implementación del Puma Katari, durante y actualmente estamos en ese proceso, por que como le vuelvo a comentar, es desordenado este tipo de transporte, entonces se ha hablado con los sindicatos, para la implementación de las rutas y a través de ello se ha hablado con la gente, para ver si en algún momento podían llegar a dar un servicio de ser alimentadores, cosa que es todavía medio difícil, estamos en ese proceso, pero ellos ya tienen su ruta definida...Lo que pasa es que estamos en ese camino, pero no todos están de acuerdo, porque son muchos sindicatos, por eso siempre que se implementa una ruta, existe un plan de socialización para mostrar que el Puma Katari no va pasar por esa ruta donde ellos tienen y trabajan. Entonces lo que tratamos hacer es sociabilizar y tratamos de intervenir menos en las rutas de ellos, cosa que prevengamos este tipo de conflicto, aun así no es fácil de contentar a toda la población, y sobre todo a los sindicatos y bueno a que seguir trabajando por la gente...”*

En el proceso de coordinar con este sector, lamentablemente se presentaron conflictos y dificultades, dentro de lo cual el funcionario refiere uno de esos conflictos *“...Recientemente tuvimos uno en la plaza Alonso de Mendoza, con la implementación de una nueva ruta, que era con el transporte 21 de Mayo y otro sindicato más, que ahora no recuerdo en este momento su nombre, que lo que hacen es transportar desde el Alto hasta la plaza Alonso de Mendoza gente y lo mismo de subida, ellos hacen eso por 1 boliviano 50, entonces al colocar y hacer reestructurar de la plaza, a pesar de que se habló con ellos y se los reasigno a otro lugar, para que ellos puedan trabajar cómodamente, ellos siguieron usando el lugar, se implementó el Puma Katari y se quedaron sin parada, entonces lo que asieron fue bloquear la plaza Alonso de Mendoza y decir que nosotros nunca habíamos tenido ningún acercamiento con ellos y esto era falso, entonces no coordinaron bien como tenían que haber ido moviéndose a su nueva parada. Tuvimos que llegar a un acuerdo y darles una parada en la misma Plaza Alonso de Mendoza, en la Calle Oruro, ya no sobre la calle principal, tuvimos que darles espacio para tres buses, para que ellos continúen con su labor, y los otros buses están sobre la calle América...”*

Identifica que el mayor conflicto es que los transportistas se ven afectados por la implementación del Nuevo Sistema, *“...En la mayoría de los sindicatos lo que sucede es que ellos se ven afectados por la implementación del Puma Katari inclusive sin conocer la ruta, porque piensan que se va entrar sobre la ruta y eso les va a perjudicar, pero como le digo la política es no entrar en eso, pero se ven afectados, nos mandan cartas sindicatos indicando que se ven afectados, que se les va quitar trabajo y bueno, no es así, en el momento que se implementa hay un proceso de socialización, se habla con la gente y se les dice por dónde va ir la ruta, primero con los vecinos, luego con el transporte, y se llega a un acuerdo por donde efectivamente tiene que ir la ruta...”*

Es evidente que el Gobierno Municipal al no hacer partícipe a los transportistas del proceso de planificación, o incluirlos en el proceso, la tarea que les queda por hacer es conciliar respecto a las rutas, que el Bus Puma Katari no tenga la misma ruta que el Sistema tradicional, que ni siquiera coincida por partes, así como I explica en el ejemplo de la Ruta Chasquipamapa *“...nosotros no queremos afectar el negocio de nadie ni al sindicato de nadie, sino más bien coadyuvar a la gente para que tome rutas alternas, por ejemplo le digo, en la ruta Chasquipamapa, nosotros no vamos por la principal que pasa por Calacoto hasta Cota-Cota, si no que va por atrás por la, va por la Avenida Costanera, y toma desvíos, ni siquiera toma la*



Costanera, si no que se entra hacia Calacoto y toma rutas alternas y de ahí vuelve a salir por la Costanera, para tomar la calle 21 y se va por los pinos y de ahí recién entra hacia Cota-cota. Entonces esa ruta directa que tienen ellos nosotros simplemente la vamos bordeando hasta llegar a Ovejuyo, entonces no les estamos afectando, quizás alguna que otra cuadra estamos afectando, pero en general no... Por tanto la afectación al negocio que tienen estas personas no se ve afectada en realidad, eso es lo que creemos pero sin embargo nos llegan las demandas que se ven afectados, no sé en cuanto, para eso abra que hacer una medición y eso no lo hemos hecho...”

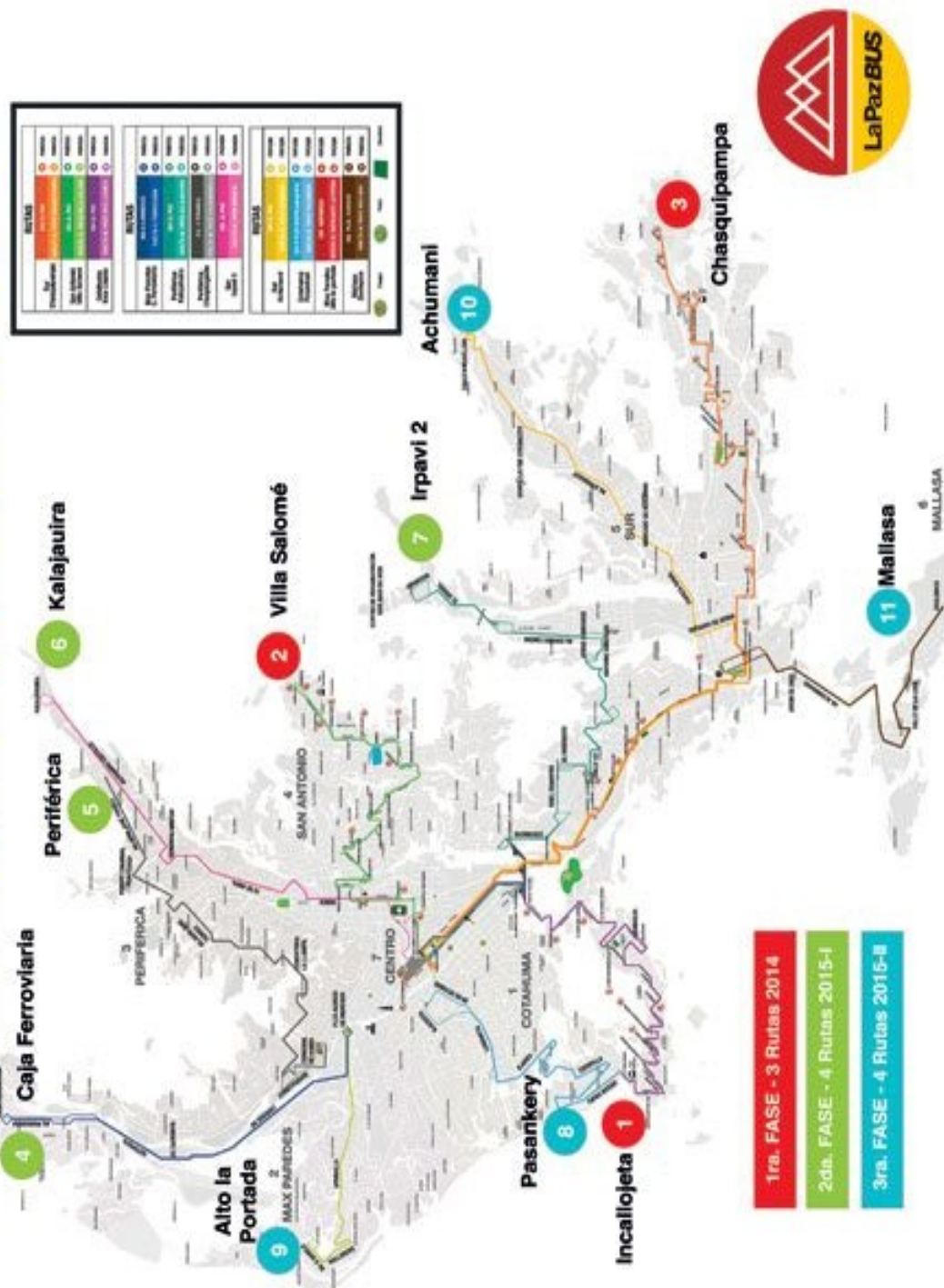
Se debe remarcar que en un momento de las conversaciones, el GAMLP ofreció a los transportistas ser parte del stock de conductores de los nuevos buses, lo cual fue aceptado por contados transportistas, pero con la siguiente particularidad *“...muchas de nuestras personas no solo tienen el trabajo de ser nuestros conductores del Puma Katari, sino que también son conductores de sus minibuses o trufis, etc. u otro tipo de transporte, ahora por que hacen eso, porque en el Puma Katari tienen sueldo fijo y no es todo el tiempo, solo es por el número de vueltas que tienen que dar, normalmente un conductor tiene que dar 4 a 5 vueltas, entonces, termina su turno, puede dedicarse a otro tipo de transporte, y ahí a sucedido un fenómeno interesante, esta gente que trabaja con nosotros, comienza a cambiar el trato que tiene con la gente, ya no trata mal a la gente, los saluda “buenos días, buenas tardes, pase adelante, siéntese”, su minibús es impecable, la calidad de su minibús y su servicio comienza a mejorar, un fenómeno interesante...”*

En este marco, el transportista mantiene su unidad de trabajo en el sistema tradicional, el mismo que continua en paralelo al nuevo sistema. Pero en la idea de ir erradicando el Sistema Tradicional de Transporte la figura cambiaría, ya que el transportista tendría que deshacerse de su unidad de trabajo y ser funcionario del Gobierno Municipal, aspecto, que desde el punto de vista de estabilidad de la remuneración por el trabajo sería estable, y no entraría en la guerra del centavo, característica en el sistema tradicional. Lo que si no está claro es la estabilidad laboral dentro del GAMLP, dentro de lo cual Peñaranda dice *“...en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, no en el Puma Katari, es que los contratos, máximo son anuales, y de tres meses, inclusive yo tengo un contrato de un año y de ahí, al año se me renueva por otro año, si mi valoración es correcta. Entonces es anual la contratación, de los contratos, porque lo que ítem, si tienen permanencia, pero conductores por ejemplo, un servicio así, les hacen contrato de un año, con tres meses de prueba lógicamente al ingresar, entonces tenemos gente, conductores que están muchos años, la verdad es que tenemos gente desde que empezó el servicio, la rotación hay no es alta, la rotación está en los anfitriones, que es la gente que está atendiendo dentro del bus, porque estos son muchachos (jóvenes) que son estudiantes, etc. que tienen otro tipo de necesidades y se da esa rotación de la gente, salen entran, pero siempre igual que cualquier otra transporte tenemos esa gente capacitada, de muchos que decide quedarse como anfitrión y comenzar a escalar dentro de la estructura, de anfitrión pasa a ser cajero, de cajero pasa a otro puesto y empieza a subir a otros estratos administrativos...”* Aspecto que según entrevista realizada a los transportista⁷², no es nada favorable, cambiarían su herramienta laboral, por un incierto futuro laboral.

En este contexto el GAMLP tiene proyectado *“...En cuanto al Teleférico, tratamos de integrarnos, tenemos como le digo un convenio que nos hace trabajar con ellos en la integración, entonces mientras mejor nos entendamos mejor para la ciudadanía. En cuanto al transporte tradicional estamos en el proceso de hablar con la gente, de hablar con los sindicatos y tratar de llegar a consensuar, para que alimenten las rutas que faltan, por ejemplo en esta nueva ruta que hicimos, que va hasta la plaza siete lagunas hasta la plaza Alonso de Mendoza, a partir de la plaza siete lagunas ya no hay transporte hacia arriba, y la gente dice que solo hay un sindicato que sube, entonces hemos hablado con ese sindicato, para que comience a apoyar más a esta gente, a partir de ese punto, o desde abajo no hay problema, pero que apoye más, que de mayor recurrencia. Entonces, de lo que se trata es de mejorar el transporte, a través del transporte tradicional también, es por eso que estamos en estos operativos de la calidad de los minibuses, que dejen de hacer trameajes, que cumplan con su ruta y brindar a la población el sistema de calidad que tenemos integrado...”*

⁷² Entrevista que se desarrolla en el presente documento en partes siguientes.

11 NUEVAS RUTAS EN TOTAL PARA FINES DEL 2015



Fuente: Página oficial del Gobierno Municipal, La Paz Bus



"LA PLANIFICACIÓN SIN PARTICIPACIÓN CIUDADANA
EN PROYECTOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA PAZ"

Dentro del proceso de implementación propiamente dicho, se empezó con la confección de las especificaciones técnicas para que se construya el primer bus prototipo, el mismo que responda a las condiciones topográficas características de la ciudad de La Paz, y de la configuración de las calles con características lamentablemente no tan favorables. Tras este proceso se hizo pública la licitación para la compra de 61 buses por un precio superior a 70 millones de bolivianos. Especialistas del Instituto de Mecánica y Electromecánica de la Universidad Mayor de San Andrés (UMSA), junto a expertos internacionales en transporte y profesionales de la Comuna, trabajaron de forma coordinada para elaborar el Documento Base de Contratación de los buses. El 17 de diciembre de ese mismo año el Alcalde Municipal, Luis Revilla, firmó el contrato de adjudicación para la compra de los 61 buses con la empresa Fabros Motors, representante de King Long de China por un monto final de Bs. 65.000.000.

Estos buses que se pondrían en funcionamiento en las tres primeras líneas

Macro Distrito	Ruta
SUR	Chasquipampa - Parque Urbano Central
SAN ANTONIO	Villa Salomé - Parque Urbano Central
COTAHUMA	Incallojeta- Parque Urbano Centra

Posteriormente en el año 2015 se aumentó el servicio, con la intención de ampliar el alcance del nuevo sistema de transporte, la misma que fue paulatina, de 8 nuevas rutas, que se inició con 4 en el primer semestre:

Macro Distrito	Ruta
MAX PAREDES	Caja Ferroviaria - Plaza Alonzo de Mendoza
PERIFERICA	Periférica - Terminal de Buses
PERIFERICA	Tranca de Calajauira- Parque Urbano Central
SUR	Irpavi II - Parque Urbano Central

Y quedo pendiente la implementación de las cuatro siguientes para el año 2016.

Macro Distrito	Ruta
SUR	Achumani - Parque Urbano Central
COTAHUMA	Pasanqueri - San Pedro
MAX PAREDES	Alto La Portada - Plaza Alonzo de Mendoza
SUR	Mallasa - Los Nardos Calacoto

Por otro lado se tiene proyectado un Proceso de Chatarización⁷³, el mismo que coincide con lo proyectado por la administración del Teleférico⁷⁴, proceso del cual el funcionario edil

⁷³ Chatarización: Proceso en el que los transportistas cambian sus vehículos antiguos, los mismo que son parte del pago por un nuevo vehículo

⁷⁴ Aseveración detallada en entrevista a la jefatura de planificación del Teleférico, en el presente documento en apartado posterior.

refiere “...Sí, somos parte de ese proyecto, justamente estamos haciendo toda la planificación para que a partir del siguiente año comencemos con ese proceso de chaptalización, junto con la Secretaria de Movilidad, pero básicamente si, nosotros estamos haciendo todo esto, para ver cómo vamos a implementar, ya tenemos presupuesto y estamos haciendo las investigaciones necesarias, para que esto salga lo más antes posible...” Pero este proyecto no será realizado por la entidad descentralizada “La Paz Bus”, sino por otra instancia del GAMLP, no detallada “...eso no es parte del Puma Katari como tal, sino del GAMLP, el cómo se va a llevar adelante este proceso de chatarización, para que la gente también pueda cambiar sus unidades, y poder acceder a comprarse nuevas unidades, a través de nosotros, pero todavía no tenemos muy bien visualizado cómo puede ser ese proceso, pero entendemos que es necesario, sabes que es necesario el proceso de chatarización, pero el cómo es lo que no tenemos claro...”

El GAMLP es optimista en el alcance de lo proyectado, para lo cual “...tiene ciertos lineamientos, tiene un plan de gestión, que es el Plan 2040, dentro del cual está la implementación del Puma Katari y dentro de ello está justamente la implementación del BRT hasta el 2040, esta justamente el coordinar con el transporte tradicional y de tener una mejor gestión para los usuarios, en este momento tenemos esa pequeña falencia, por ejemplo no sabe dónde están las paradas y los horarios, nos falta el desarrollo del SAE, nos falta el desarrollo del SAE informáticamente hablando y técnicamente. Entonces la idea de nosotros es llegar al 2040 con el BRT implementado e integrado con los diferentes medios de transporte...”

4.1.1.3. MI TELEFÉRICO – GOBIERNO CENTRAL

Como ya se mencionó con anterioridad el Sistema de Transporte Público Tradicional en la metrópoli Paceña, contaba con infinidad de problemas que hacen que este servicio sea caótico y sobre todo no cumpla su función primordial, el transportar cómodamente, en el menor tiempo posible y al alcance de toda la ciudadanía. Es así que las instituciones administradoras en una búsqueda insaciable de métodos o nuevos sistemas para mejorarlo, fueron aplicando medidas innovadoras.



Mi teleférico es una de aquellas posibles soluciones que se encontró, que junto al Sistema de Buses que implementa el GAML P, quieren ser la solución para este gran problema de movilidad y transporte que aqueja la ciudad.

Mi teleférico es un el sistema de transporte aéreo por cable, que une las ciudades de La Paz y El Alto, pretende resolver diversos problemas a la vez, como el precario servicio de transporte público que no puede hacer frente a la creciente demanda de los usuarios y los “gastos significativos”, en tiempo y dinero, que implica el movilizarse entre ambas ciudades. Además el tráfico caótico y con altos niveles de contaminación ambiental y auditiva, y la creciente demanda de gasolina y diésel, que son subvencionadas por el Estado.

El Sistema se puso en funcionamiento el 30 de Mayo de 2014, su administración corresponde al Gobierno Estatal, a través de la Unidad Técnica de Transporte por Cable, que depende del Viceministerio de Transporte, que su vez es parte del Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda, Actualmente es una Institución desconcentrada, pero aun cuenta con la dependencia al Ministerio.

Es cierto que es un sistema que cuenta con solo 2 años en funcionamiento, pero su historia data de muchas décadas atrás. En los años 70 en la gestión edil de Mario Mercado Vaca Guzmán un equipo de planificadores proyectó un Teleférico que unía la Ceja del Alto con la Zona de la Florida, posteriormente en el año 1968 el PNUD, a través de una firma suiza, realizó un ante proyecto de funicular subterráneo que una San Francisco con el Alto, con una parada en el Cementerio General, el cual se desechó por su elevado costo.

En la gestión del alcalde Ronald MacLean Abaroa, por los años 90, se hizo un estudio de factibilidad para la construcción de un teleférico entre las ciudades de La Paz y El Alto. El proyecto uniría La Ceja con la Plaza de San Francisco. Los puntos más controversiales eran el costo de pasaje, la poca capacidad de llevar pasajeros y la cercanía con Basílica Menor de San Francisco. En campaña electoral el candidato, del partido Conciencia de Patria CONDEPA, Julio Mantilla argüía el impacto social que implica la pérdida de empleo de los choferes de minibuses que utilizan la autopista La Paz el Alto, además de la pérdida de privacidad.

Luego como parte de las propuestas electorales la candidata a alcaldesa, de CONDEPA (antes opuesta al proyecto), Mónica Medina, modificó la idea original de una línea, por una red de líneas de teleféricos interconectados con un centro distribuidor en el cerro Lainkakota, el mismo no llego a ningún puerto. Pero dicho proyecto volvió a la mesa de debate en la gestión del alcalde paceño Juan del Granado en el año 2003, pero, especificaciones como la ubicación de las torres, paralizaron la obra. Para ese momento se cambió la terminal de San Francisco por la cancha Zapata detrás del Monobloc de la Universidad Mayor de San Andrés, sin embargo los puntos polémicos eran los mismos.

Continuando con la dinámica de retomar y dejar de lado el proyecto en el año 2011 el Gobierno Municipal de La Paz efectuó un estudio de la demanda, determinando que al día se realizan 1.7 millones de viajes en el municipio, que incluyen los recorridos entre La Paz a El Alto, 350 mil viajes entre villas, entre laderas y hacia el centro paceño. Otro proceso que también queda como unos datos más a la extensa carpeta del proyecto, y no se concluye nada.

En julio de 2012, el Presidente de Bolivia Evo Morales Ayma envía a la asamblea legislativa plurinacional un proyecto de ley para la construcción de un teleférico que conectará El Alto con el centro y el sur de La Paz. El Jefe de Estado convocó a los alcaldes de la ciudad de La Paz, Luis Revilla, de la ciudad de El Alto, Édgar Patana y al gobernador del departamento de La Paz César Cocarico, a participar en este megaproyecto, que se ejecutará bajo la modalidad de la contratación directa para darle celeridad. El proyecto es financiado por el Tesoro General de la nación de manera histórica con un préstamo interno con un crédito del Banco Central de Bolivia. Proceso que al final fue materializado, inauguro e inició sus operaciones el 30 de mayo de 2014.

En entrevista con el Jefe del Departamento de estudios e investigación de Mi Teleférico, Víctor Hugo Castro, el cual menciona que el proyecto “...es de competencia netamente del área municipal y el departamental, ambos con limitaciones económicas, por esa razón que el



gobierno central al tratarse de un proyecto con bastante urgencia para aplicarse lo impulso, lo financió y en gran parte lo ejecutó...”

En la palabras del funcionario, el diagnóstico de la problemática corresponde a *“...varios estudios del transporte que los hicieron ambas alcaldías, alguna vez también la gobernación, entonces en base a estos estudios se ha podido sacar un diagnóstico y ver mediadas para poder resolver de manera paulatina, comparar varios proyectos en la problemática del transporte urbano en la ciudad de La Paz, y se van proyectando este tipo de obras para poderlas atender...”* Eso si dentro de estos estudios se incluye, una evaluación de la situación socioeconómica del transportista, que *“...se hizo previo al contrato, pero el problema es mucho más grande, porque el teleférico más el bus Puma Katari son proyectos que tienen que analizarse desde un punto de vista macro, y eso lo ve el Ministerio, el tema socio económico, nosotros si lo vemos pero solo desde la perspectiva del proyecto...”*

El proyecto de Mi Teleférico como el La Paz Bus, ambos como respuestas posibles a la problemática del transporte, pasaron por muchos problemas comunes, dentro de los cuales resalta la situación con la sociedad, que acepten el nuevo sistema y que entiendan su funcionamiento *“...en el caso del teleférico ha sido algo novedoso muy difícil de explicarlo en que iba a consistir, una vez esté funcionando el teleférico en cuanto a impacto, etc. Ahora ya con las líneas en funcionamiento, como ya se han ejecutado las obras, para la fase dos se tiene una gran diferencia, ya la gente conoce de que se trata el proyecto, ya no se dispone de mucho tiempo para explicar en qué consiste este proyecto ya se han involucrado activamente la ciudadanía...”* Como es normal, todo proyecto provoca impactos, en este aspecto dice *“...positivos y negativos, los positivos evidentemente van a ser: la mejora del transporte, aporte a la mejora de la movilidad urbana, una alternativa más al transporte más saludable con el medio ambiente, en muchos casos mejor calidad de servicio, menores tiempo de recorrido...”*

Como se mencionó anteriormente el financiamiento es totalmente con recursos gubernamentales, el mismo que creo la Unidad Técnica, mediante el Ministerio de Obras Públicas, instancia que desarrollo el proceso de estudios, planificación e implementación del proyecto.

El mismo, dentro del proceso de planificación tuvo que coordinar con otras instancias, una el GAMLP, que también había empezado otra intervención en la ciudad, según Castro *“...hubo la coordinación desde el principio, un proyecto como el teleférico solo no puede ser la solución total a los problemas de movilidad urbana, dentro de sus características y sus limitaciones, ya que tiene carácter rígido, las estaciones son únicos lugares donde se puede bajar y subir las personas, entonces definir estos lugares requiere mucha coordinación con otras instituciones como el Gobierno Municipal, para que las estaciones estén lo más coordinadas con las paradas del BRT, que son más seguidas. En ese sentido, en un principio cuando el proyecto aún estaba manejado directamente por el Ministerio de Obras Públicas se creó un comité metropolitano del transporte público que lo conformaban los dos Alcaldes del Alto y La Paz, El Gobernador y el Ministro, estas cuatro autoridades se reunían una vez al mes para evaluar el avance y coordinar los proyectos...las máximas coordinaciones las ha manejado ese comité, y podemos decir que por ejemplo algunas de las estaciones se han ajustado para que se acerquen a los futuros recorridos de las líneas, hay algunas que ya están implementadas con un margen de 5 años van a terminar de implementarlos...”*

Dos ejemplos de estaciones que han sido reajustadas, son la Curva de Olguín, que ha sido reubicada que actualmente se constituye en una de las estaciones más demandadas y éxito en ese intercambio modal e intercambio de sistemas.

Pero se debe puntualizar que hubo problemas de entendimiento en las negociaciones de objetivos, *“...algunas veces en el proyecto modificar trazos de calles o la compatibilidad con otro proyecto, entonces es ahí donde se tenía bastante discusión. A veces en la ubicación de las estaciones no tenía el consenso para poder definir exactamente si era el mejor lugar o no, entonces cada uno vertía una serie de criterios. Pero al final siempre se tomaba una de las ideas que contaba con mayor consenso. Actualmente ya se ha logrado la sinergia en la base, así que ahora son menos las reuniones...”* Por otro lado el Comité de altas autoridades, no continuo a lo largo de la implementación de los proyectos, solo alcanzo a concretar un par de



reuniones, ya que diferencias políticas lograron que esta no consiga buenos resultados y un camino conjunto. La comunicación que se consiguió en la coordinación de algunas estaciones y otros aspectos, fue por necesidad inevitable y realizada por autoridades de menor responsabilidad.

Anteriormente se izó mención a los impactos que provoco el proyecto, y uno de esos es el impacto al mercado laboral de los transportistas del sistema tradicional, los mismos que según el funcionario *“...No se les incluyo justamente para no desvirtuar tal vez el tinte meramente técnico, cuando se incluye a los actores, como ser los choferes (conductor transportista) que evidentemente juegan un papel muy importante en el impacto directo, toma un tinte social a veces político y entorpece el buen desarrollo del proyecto, pero evidentemente todas las coordinaciones se iban socializando o comunicando a estos sectores, para que entiendan como se ha llegado a la mejor opción y lo que iba a significar esto...”*

La relación con los transportistas no proliferó debido a conflictos basados sobre todo en la desconfianza, como menciona Castro *“...Con los transportistas siempre hubo esa mirada de que iban a ser afectados por los pasajeros que ahora el teleférico y el Puma Katari iban a transportar, incluso han hecho algunas solicitudes de indemnización que no correspondían. Y se les dijo que, sin ustedes no podría ser, la gente no podría movilizarse, el Puma Katari no va por todas las zonas, el teleférico, tiene esa rigidez que no llega a todos los barrios, lo que más bien se les ha planteado que sean parte de la solución reorganizándose internamente y puedan ser parte de la solución y poder coordinar que rutas pueden ser complementadas al teleférico o nosotros complementarnos a ellos, así iban a optimizar sus recursos. Porque también había estudios donde ellos son bastante ineficientes con su servicio, por ejemplo un chofer que antes estaba en un sindicato daba 4 a 5 vueltas por día y ahora con toda la trancadera (tráfico congestionado) que hay esto se reduce a menos de la mitad, lo que es probable que hagan 2 o 3 viajes. Entonces por ejemplo para que entrar al centro donde nosotros podemos hacer mejor servicio con recorrido más libre, mas recorridos en bucles más pequeños...”*

Y ante esta propuesta los transportistas respondieron *“...Ellos lo ven bien, pero lo ven con algo de cuidado, porqué también dentro de esas cosas que plantean hay otros temas que ellos también solicitan que no los puede atender todo el proyecto, escapan de nuestra competencia. Estas reuniones que tuvimos con ellos y que continúan, a la cabeza del Ministerio de Obras Públicas y el Viceministerio de Transportes que es su dependiente, tratamos las solicitudes que ellos demandan, por ejemplo un programa de “chatarización” donde que va colado con todo que estamos manejando, donde a los más antiguos se les ofrece un plan para poder cambiar su vehículo por otros mucho más modernos, se les dijo que hay un financiamiento garantizado para ustedes, la cuestión es que nos sentemos y cerremos el documento. Este es un ejemplo de algunas de las cosas, nos hemos dividido en nueve mesas de trabajo cinco de las cuales son con los choferes, cada mesa trata un tema diferente, todos al mismo ritmo, primero este tema de la chatarización, segundo líneas alimentadoras, para que nos complementemos ambos, tercero es hacer un censo, para que ellos mismos sepan cuantos son, como están, a veces en ese tipo de trabajos ellos se sienten un poco desconfiados, porque quizás se les da mucha información que les pueda perjudicar en sus solicitudes por eso es que están a veces con miedo...”*

Ante estas propuestas los transportistas mostraron algo de interés según el funcionario, eso sí puntualiza que *“...estamos haciendo estas reuniones de manera periódica, claro que en estos últimos meses no son tan seguidas las reuniones como el año pasado, pero nunca hubo un rompimiento de comunicación...”* Para estas y otras actividades se determinaron plazos deseables *“...Se han determinado plazos para esta gestión, no tengo a la fecha los datos precisos, algunos son a largo plazo, por ejemplo el tema de chatarización es algo que primero debemos cerrar un plazo para el documento, y el documento nos dirá los plazos para su implementación posterior, entendemos que para los siguientes 3 años con avance significativo, ya materializándose....”*

Pero como todo gremio es muy difícil conseguir consensos mayoritarios, es frecuente la aparición de determinados sectores en desacuerdo, y más aún el sector de los transportistas *“...Los transportistas ahora están en 5 Federaciones y de distintos tipos, entonces lo que tratamos es hablar con los ejecutivos de estas cinco federaciones y con el ejecutivo central,*

entonces las reuniones son con ellos donde tratamos de mantener acuerdos. Pero ellos confiesan que en sus bases no todos están de acuerdo, unos son más desconfiados que otros, unos más incrédulos piensan que no habrá solución en ese sentido, pero en líneas generales se va avanzando...”

El proyecto consiste en la implementación de un nuevo sistema de Transporte por cable (monocable), distribuidos en 3 corredores (líneas). Las distancias aproximadas de cada línea son: 2664 m en la Línea Roja, 3883 m en la Línea Amarilla, 3830 m en la línea Verde. En referencia al tiempo estimado de viaje en las 3 líneas es de 10 minutos en la roja, 16,5 minutos en la amarilla y 16,5 minutos en la verde, con una capacidad máxima de 6000 pasajeros por hora (subida y bajada) por línea y 443 cabinas distribuidas en las 3 líneas. La capacidad de cada cabina es de 10 pasajeros cómodamente sentados, con una frecuencia de salida cada 12 segundos y un servicio de 17 horas/día. Se implementarán 30 100 m², de superficie, distribuidos en 11 estaciones (una doble en C. de Holguín), además de 74 torres distribuidas en los 10 377 metros de longitud del sistema⁷⁵.

Actualmente las líneas en pleno funcionamiento son la roja, amarilla y verde. El gobierno de Evo Morales espera una vida útil de 40 años del teleférico (hasta el año 2054), que genere ganancias para el estado de USD 700 millones para poder cubrir la inversión inicial que fue de USD 234 millones

La línea Roja fue inaugura y puesta en funcionamiento el 30 de mayo de 2014, fue la primera en ofrecer sus servicios al público paceño. Une la ciudad de El Alto con el perímetro oeste del centro urbano, sin llegar a ingresar hasta el mismo.

Estación	Significado en Castellano	Dirección
Central/Taypi Uta	Casa del Encuentro	Avenida Manco Cápac, Ex-estación de ferrocarriles.
Cementerio/Ajayuni	Lugar de las Almas	Avenida Entre Ríos, detrás del Cementerio General.
16 de julio/Jach'a Qhathu	Gran Mercado o Feria	<u>El Alto</u> , zona 16 de julio, Avenida Panorámica Norte.

La línea amarilla fue inaugurada el 15 de septiembre de 2014, que cuenta con la característica de no conectar con el centro de la ciudad pero si con la zona sur, además que tiene comunicación con la línea verde, dando así la posibilidad de realizar el transbordo.

Estación	Significado en Castellano	Dirección
Libertador/Chuqi Apu	Choqueyapu	Es una estación compartida con la línea verde.
Supu Kachi	Sopocachi	Calle Miguel de Cervantes y Saavedra esquina Calle Méndez Arcos.
Buenos Aires/Quta Uma	Agua del Lago (Cotahuma)	Av. Buenos Aires y Calle Moxos

⁷⁵ Información extraída de la “Ficha Técnica del proyecto teleférico” Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

Ciudad Satélite/Qhana Pata	Mirador en lo alto	<u>El Alto</u> , Av. Panorámica. En la región de las antenas satelitales de televisión.
-----------------------------------	--------------------	---

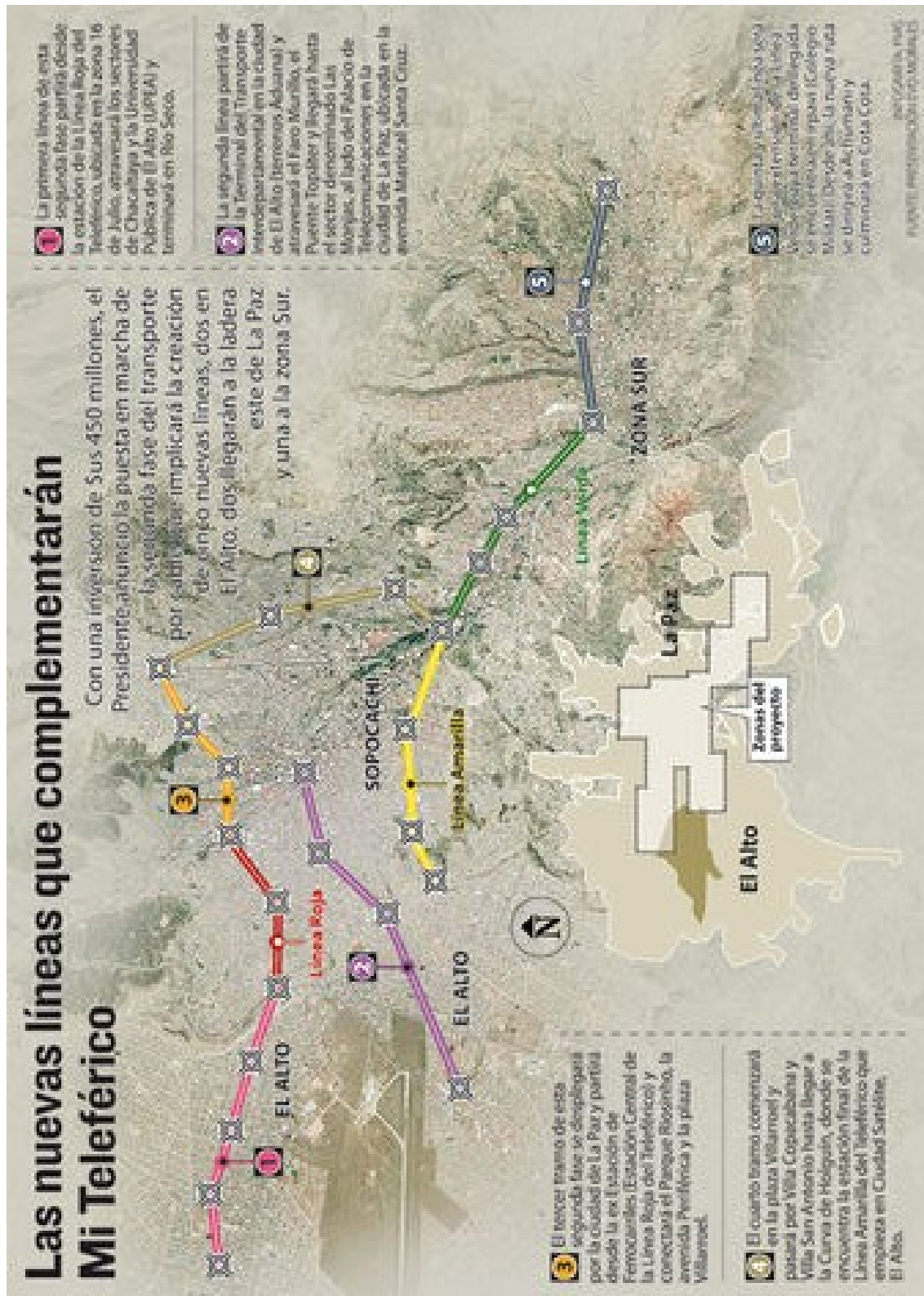
La línea verde fue inaugurada y puesta en funcionamiento al servicio de la ciudadanía un 4 de diciembre de 2014, la misma que tiene conexión en la última estación de la línea amarilla, y extiende el servicio hasta la zona Irapavi, al sur de la ciudad.

Estación	Significado en Castellano	Dirección
Irapavi	Irapavi	<u>Colegio Militar del Ejército</u> , a la altura de calle 12 de Calacoto.
Aynacha Obrajes	17 de Obrajes	a la altura de la calle 17 (cerca al puente Esperanza)
Pata obrajes	Alto Obrajes	Final Av. Costanera y Av. Del Maestro
Libertador/Chuqi Apu	Choqueyapu	Av. Libertador, a la altura de la Curva de Holguín (comienzo de Obrajes). Es una estación compartida con la línea amarilla

Pero el proyecto no queda aquí en junio 1 del 2014, es anunciado por la Presidencia de la Republica, la construcción de cinco nuevas líneas interconectadas para los próximos años. Es así que con una inversión de 450 millones de dólares, en fecha 26 de enero de 2015 se promulga la ley para la construcción de las seis nuevas líneas, la misma que extenderá el servicio en la ciudad de El Alto y La Paz con un total de 20,30 kilómetros. Estas son:

- La **Línea Azul** partirá de la Estación 16 de Julio de la Línea Roja (El Alto), se dirigirá hacia la zona Chacaltaya, luego hasta la Universidad Pública de El Alto y terminará en la zona de Río Seco.
- La **Línea Naranja**, partirá de la Estación Central de La Paz, pasará a la Plaza Riosinho hasta la avenida Periférica y concluirá en la Plaza Villarroel, puerta de ingreso a la zona Villa Fátima.
- La **Línea Blanca**, nacerá en la Plaza Villarroel, bajará hacia el monumento Bush, Plaza Triangular, avenida Arce y se conectará con la Línea Amarilla, en la estación Del Libertador.
- La **Línea Morada**, partirá de la Terminal del Transporte Interdepartamental de El Alto (terrenos Aduana), llegará hasta el Faro Murillo y terminará en el sector Las Monjas (San José), ubicado al lado del Palacio de Telecomunicaciones, en la avenida Mariscal Santa Cruz (La Paz).
- La **Línea Celeste**, empezará en la Estación Irapavi, aledaña al Colegio Militar del Ejército (donde termina la Línea Verde), seguirá hacia Achumani y terminará en el barrio de Cota Cota, al sur de la ciudad de La Paz.
- La **Línea Café**, la más pequeña, partirá del monumento Bush y llegará hasta la zona de Villa Copacabana

Como se mencionó en el proceso de la planificación e implementación del nuevo sistema se presentaron muchos conflictos tanto con los transportistas del sistema tradicional, como con el GAMLP e incluso con otras instituciones, es el caso de la ruta de la línea Blanca.



Fuente: Página oficial de Mi Teleférico



Con el comienzo de la construcción de la línea blanca, en junio de 2015, surgieron voces de rechazo, encabezadas principalmente por el Alcalde de La Paz Luis Revilla. El alcalde propone un cambio de trazo de la línea, indicando que ese cambio coincide con la propuesta original del presidente de la república. La empresa constructora indica que tal cambio de trazo costará muchos millones de pérdida, cosa que el alcalde niega. Otra institución que hizo conocer su inconformidad con este proyecto es la Junta de Vecinos de Miraflores, que manifiesta su preocupación ante la posibilidad de destrucción del patrimonio, daño ambiental por pérdida de áreas verdes y la eventual devaluación inmobiliaria por causa de la construcción de una línea que ocupe el centro de la Avenida Busch. El día 2 de julio un centenar de vecinos del barrio residencial mencionado bloquearon momentáneamente el tráfico de la Avenida Busch expresando su rechazo a este trazado y pidiendo retomar el proyecto original que pasaría por la ladera este de la ciudad. Al mismo tiempo otro grupo de vecinos realizaron una contraprotesta en el centro de la ciudad de La Paz apoyando la construcción de la línea Blanca por la Avenida Busch⁷⁶

En este marco de acciones de la administradora de Mi Teleférico, en pos de mejorar el servicio de transporte en la ciudad, hacer que la gente utilice con mayor frecuencia este servicio, cambiar la imagen caótica de la ciudad y la relación que tiene tanto con el La Paz Bus y con los transportistas del sistema tradicional, Mi Teleférico es optimista concluyendo lo siguiente *“...La perspectiva que se tiene es que al final los transportistas terminen sumándose a este equipo, a esta visión de poder resolver el transporte urbano con distintos proyectos, la chatarización, ordenamiento de las líneas, con el censo se pueda saber dónde hay demasiadas o menos líneas, que con el Puma Katari y el Sariri (Sistema de Buses similar al Bus puma Katari) que es del Alto todos podamos ir por el mismo rumbo y resolver este problema, ver de aquí a unos 10 o 15 años una La Paz no colapsada, y se siente ya el colapso no de hace 10 años atrás, cada vez se tarda más, y los mismo choferes no lo pueden negar, ellos mismos reniegan con todas las truncaderas, entonces tenemos que ver una solución. Incluso aun yendo más allá, una visión que se tiene, que no solamente sean la solución el Teleférico y Puma Katari, habrá que crear centralidades, desconcentrar oficinas administrativas, todo tipo de acciones para que esto no vaya empeorando, si no vaya mejorando...”*

4.1.2. ACTORES DEL SECTOR PRIVADO

4.1.2.1. TRANSPORTE PÚBLICO TRADICIONAL

Dentro del análisis de la problemática del Transporte Público en La Paz, evidentemente no podía faltar el estudio de los miembros del llamado Sistema Tradicional de Transporte Público de La Paz, actores directos, para el tratado y solución posibles para esta problemática. El Gremio del transporte público como era de suponer está muy bien organizado, en su ámbito institucional, la entidad superior es la *Federación del Transporte Público de La paz*, el cual aglutina a los sindicatos de las diferentes organizaciones, agrupaciones, etc. que ofrecen el servicio. *Sindicatos o representaciones de Organizaciones o Cooperativas*, que transmiten las inquietudes, carencias y conflictos en general que afecten a sus miembros. Transportistas que conducen sus unidades de trabajo diariamente, que muchos de ellos son *transportistas propietarios* de los vehículos y otros son *transportistas asalariados*⁷⁷.

4.1.2.1.1. FEDERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA PAZ

Los sindicatos en Bolivia están organizados según al gremio al que representan, los cuales cuentan con una entidad superior que los representa. Tal es el caso del Sector del Transporte, el cual cuenta con una representación a nivel internacional (Confederación Nacional), segundo a nivel nacional (Federaciones Departamentales) y nivel Departamental que aglutina, por un lado a sindicatos del Transporte Rural y por otro a sindicatos del Transporte Público Urbano.

⁷⁶ Información detallada en el artículo del periódico Pagina siete, <http://paginasiete.bo/sociedad/2015/6/23/revilla-creo-haya-dano-economico-cambio-ruta-60842.html>

⁷⁷ Transportistas que al no contar con la unidad de trabajo (vehículo) prestan sus servicios a un propietario, por el cual recibe una remuneración irregular, ya que este depende de lo recaudado en el día, que al cubrir la renta diaria al propietario, cubrir el carburante, el restante queda como remuneración para el asalariado



La Federación Departamental de Transporte aglutina a todo tipo de transporte organizado, según Gonzalo Choque Huanca, Secretario General de la Central Única de Transporte Urbano de La Paz (CUTUP) que forma parte de la Federación de Transporte de La Paz, en entrevista realizada, dice *“...que la Federación es Departamental, es decir agrupa a todo lo que concierne entre camiones, flotas departamentales, también está las modalidades de buses, micros, minibuses, carri's, trufis, taxis y hasta podríamos hablar de algunos vehículos a tracción humana que también están dentro de la federación departamental de trabajadores. Tiene unos 60 años de antigüedad, prácticamente nos da para que podamos agrupar o abrazar a muchas modalidades de servicio público tanto provinciales, interdepartamentales, porque tenemos relación con los otros departamentos a través de una CONFEDERACIÓN NACIONAL.*

El mismo que en referencia a la situación actual del transporte público concluye *“...En primera instancia el transporte, como usted también lo sabrá el transporte en la ciudad de La Paz se ha considerado un caos, de verdad todas nuestras vías están llenas de gremiales, no hay vías expeditas, ni las troncales, están llenas de parqueo, eso impide de que tengamos un servicio pleno, y quien sabe ha sido uno de los motivos, que posteriormente vamos a ir desarrollando los puntos que conciernen al trameaje...”* De esta situación responsabilizan a la autoridad administradora, de los cuales mencionan *“...habido un desinterés de más de 15 años de parte de las autoridades, siempre han querido buscar cargos políticos, hasta satanizarlo al transporte, porque nunca han dado respuestas claras y si en esta oportunidad están buscando alguna mejoras, han sido a razón de algunas presiones radicales contra el transporte que hoy lo estamos sintiendo, porque no lo habíamos visto de esa forma...”*

En referencia a la ocupación de las vías puntualiza que el mayor problema es el comercio informal, y la falta de control y atención de las instituciones administradoras del territorio como es el GAMLP, *“...habido un descontrol de parte de los mismos gremiales, porque deberían crearse espacios donde toda esa gente pueda ir hacer sus ventas y no así en las calles, y no lo digo yo, lo dice la población también, si viene usted a la ciudad de La Paz no va encontrar una sola acera que no esté una señora vendiendo, entonces que hace el peatón usa la calzada, y la calzada es para los vehículos, y si antes teníamos tres carriles, hoy apenas contamos con uno, un claro ejemplo es la calle Tumusla o la Max Paredes, donde se nos imposibilita llegar de un sector a otro con la fluidez que nosotros anteriormente, le hablo hace unos 10 años atrás lo podíamos hacer...”*

Es un diagnóstico en el que coinciden en su mayoría la ciudadanía de La Paz, como queda retratado en una gran cantidad de artículos de prensa, que hacen referencia al caos que sufre la ciudad por causa del transporte público, por ejemplo el artículo del año 2014 “En el infierno de La Paz” por Alexander Bagolle, consultor de la Unidad de Mercados Laborales y Seguridad Social del Banco Interamericano de Desarrollo BID, en el que se menciona la travesía que se sufre en el uso del sistema tradicional de transporte público. O el artículo del periódico La Razón de fecha 15 de diciembre del 2013 “Problema del transporte”, en la que se menciona la problemática del congelamiento de las tarifas del pasaje, que ocasionaron en innumerables ocasiones, el pedido de parte de los transportistas, de la subida de los pasajes.

Aspecto que puntualiza Choque Huanca en la presente entrevista, según el dirigente la congelación de las tarifas del pasaje ocasionaron que su nivel económico bajara cada año, ya que en los demás sectores económicos era al contrario subía paulatinamente, *“...Ha sido desde hace muchos años, esto data desde hace más de una década, que las autoridades nunca han tomado importancia en el tema económico acerca del transporte, que quiere decir, que desde esa época nosotros vamos insistiendo en que si no era un incremento quien sabes relativamente a lo que hacía el Gobierno, pero gradualmente hubiéramos ido incrementando en un porcentaje mínimo de 10 centavos por año, en este momento no estaríamos hablando de un mal servicio. La necesidad que ha vivido el transporte, prácticamente ha obligado o fomentado el trameaje, porque ya no se podía subsistir con un servicio de 1.50 bolivianos de una villa a otra villa, el cual ya no daba para el mantenimiento, ya no daba para la canasta familiar, ya no daba para los insumos de la movilidad, para una llanta o una batería, que está en constante crecimiento el precio de estos insumos, mientras nuestras tarifas se han mantenido congeladas durante más de 15 años. Entonces ese ha sido un problema latente, que si hoy hemos conseguido una nivelación, estamos siendo presionados por las autoridades...”*

De la mano con esta realidad, se identifica una paradoja, que pese a esta situación El gremio del transporte desde hace más de 10 años ha ido creciendo paulatinamente, contrariamente a un análisis lógico, en el que no debería ser un sector que crezca, por ser el sector que no permite lograr buenos ingresos, en referencia a este tema el dirigente previamente hace una retrospectiva al origen del actual sistema transporte miniaturizado, y explica el porqué de su crecimiento dice *“...Bueno si hacemos una recopilación después del 21060 y la relocalización mucha gente se ha quedado sin trabajo, yo quiero indicar que el transporte es un gremio tan noble que ha cogido a mucha gente desocupada y hoy por hoy hemos tenido estos problemas, porque ellos han adquirido movildades, quien sabe con algunos créditos bancarios, y para cubrir esas deudas han tenido que optar por algunas cosas que no han sido favorables para el transporte, uno de los ejemplos ha sido la oferta y la demanda, si teníamos anteriormente una tarifa de 2 bolivianos, ellos por cubrir esa deuda, ellos lo bajaban a un boliviano, lo bajaban al monto que ellos querían y eso ha perjudicado mucho al transporte. En síntesis lo que queremos decir que el transporte ha tenido que ser como una esponja de toda la desocupación que existe en la ciudad de La Paz y no solamente en la ciudad de La Paz sino también en muchos departamentos...”*

En un principio el crecimiento del gremio se justificaba por el crecimiento tanto de la ciudad de La Paz como la de El Alto, además de la flexibilidad de poder crear nuevas líneas de servicio en la entidad administradora, como lo refiere Choque Huanca *“...En un cierto tiempo habido mucha flexibilidad, puesto que también en la ciudad de La Paz, tanto en la ciudad de El Alto han estado en un proceso de crecimiento, entonces las zonas alejadas requerían servicios, entonces eso obligaba a que los sindicatos tengamos que recibir más movildades, más socios dentro de los sindicatos, al sector que representamos no, pero en la actualidad estamos viendo que está siendo perjudicial para nosotros este tema... entonces nosotros estamos viendo de que ya es el momento de cerrar las puertas, porque quien se va sentir más afectado va a ser el mismo transportista...”*

Es lamentable, pero estas características, sumadas a otras a mayor detalle son las grandes causantes para el estado del transporte público urbano en la ciudad de La Paz, y hacer de esta manera que la movilidad en la ciudad está plagada de conflictos y deficiencias, como lo detalla el dirigente, además de mencionar que esta situación ha sido informada, a la vez que se solicitó soluciones a estos problemas al GAMLP, como entidad administradora *“...Entonces estos factores han sido incidentes para que hoy por hoy el transporte, este como este, nosotros hemos hecho conocer estos problemas a la autoridad, pero ellos se escudan que primeramente nosotros demos el primer paso y posteriormente ellos hablan con estos actores, que son los gremiales, pero hasta la fecha no hay resultados, seguimos en la expectativa que esto se pueda dar, pero los problemas del caos en la ciudad de La Paz es a consecuencia también, y no quiero decir que el transporte no lo hace, si lo hace, aquí están inmiscuidos también los mismos particulares, que si vamos por la avenida Arce está totalmente cerrado, son cinco carriles los que existen cuatro están ocupados con vehículos que están estacionados y uno para poder circular, que hace la autoridad, entonces esta son algunos aspectos que influyen para que la ciudad de La Paz tenga un congestionamiento total en el servicio...”*

Una vez descrita en forma general la situación de la problemática del transporte público, se analiza que acciones se han ido realizando por diferentes instancias, tanto de la entidad administradora (GAMLP) como de los transportistas a través de su entidad representativa (CUTUP).

La Federación dentro de sus funciones, según el dirigente está el de realizar ciertas modificaciones, actualizaciones, supresiones o ratificaciones, pero en ningún momento organizar las rutas de las diferentes líneas, la misma se debe realizar con el GAMLP como lo menciona Choque Huanca *“...podemos hacer ciertas modificaciones, actualización, supresiones o ratificación de algún recorrido, que está dentro de lo que hemos trabajado con la autoridad también, pero hasta el momento lo cierto es que ese no es el problema para el caos vehicular, ni tampoco es un problema que nos da a entender por ejemplo lo que es el trameaje, este ya le dije como se ha gestado en la ciudad de La Paz, ha sido por una necesidad...”*

Aunque en el pasado el GAMLP en la gestión del Alcalde Chaza Reta intento implementar un proyecto de reorganización *“...habido una gestión, donde se pretendido implementar un*

servicio de transporte, con un denominativo “Plan margarita”, el cual no se ha podido viabilizar, porque no ha tenido la relación con los actores, no nos han hecho partícipes, lo han querido trabajar unilateralmente y esto nos ha traído muchos problemas. Ahora lo que también se tiene que entender, que dentro de las rutas y recorridos, muchos sindicatos tienen líneas que vienen desde Villa Adela hasta Villa Fátima o hasta Pampahasi y tampoco se han dado solución a esos servicios. Entonces es por ello que no ha sido tan efectivo la propuesta que se ha planteado por la gestión de Chaza Reta, Ahora lo que está planteando el alcalde Revilla, nosotros no lo vemos con buenos ojos, lo que se quiere hacer, quien sabe, es desplazar al servicio inter ciudad⁷⁸, queriendo implementar un servicio metropolitano, que tampoco está lejos, pero sin embargo nosotros como transportistas vamos hacer una fuerza para contrarrestar esta actitud de la coordinación de la Alcaldía...” Esta actitud de los transportistas ante esta nueva propuesta como menciona la CUTUP es también unilateral, no se convocó en ningún momento a los directos interesados para la coordinación y la redistribución. Tal es así que por ejemplo la propuesta que planteo el GAMLP, es que las líneas de la ciudad de El Alto no circulen por el centro de la ciudad, para lo cual la respuesta de la dirigencia es la siguiente “...en el pasado se ha intentado, pero no ha resultado y lo hemos visto otras vez con este Alcalde y con la Dirección de Movilidad que pretenden hacer lo mismo, y por lo visto ya viene una reacción y una negativa por parte del transporte, porque eso significaría suprimir muchos recorridos, donde ellos en el pasado, hace más de 30, 40 años han trabajado. Entonces me parece un desacierto de parte de la autoridad si pretende implementar esto...”

Esta como otras posibles soluciones al transporte público, en el paso del tiempo, lamentablemente no han llegado a un buen puerto, tanto por la falta de comunicación, el trabajo unilateral o la intransigencia de los transportistas en aceptar cambios en su forma cómoda de brindar el servicio. Hasta que llego las grandes soluciones según sus respectivas instituciones que las promocionan: La Paz Bus (Puma Katari) del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, como Mi Teleférico auspiciado por el Gobierno Estatal. Más allá de evaluar si son soluciones prácticas y si responden a solucionar la problemática de movilidad de la ciudad, en este acápite se analiza el impacto y los conflictos que ocasionaron con el sector del Sistema de Transporte Tradicional⁷⁹.

En este marco, el impacto que provoco en el sector de los transportistas el Proyecto del Transporte por cable (Mi Teleférico), fue de rechazo, desde el conocimiento del mismo, como se refleja en el artículo de prensa⁸⁰ “Transporte Paceño rechaza teleférico de Evo y anuncia protestas” de Julio del año 2012, en la que se informa “...La Central Única de Transporte Urbano Público de La Paz (CUTUP) rechazó el proyecto de teleférico La Paz-El Alto que presentó este miércoles el presidente Evo Morales, por ser ATENTATORIO” al derecho laboral de los transportistas que prestan el servicio entre estas dos ciudades...” En palabras de Gonzalo Millares ejecutivo de la CUTUP (Central Única de Transportistas Urbanos de La Paz), “Lo que tenemos que defender es el derecho al trabajo, la seguridad jurídica, para nosotros es vida o muerte, la subsistencia del actual sistema del transporte, se van a analizar medidas de presión como marchas de protesta, paros escalonados, huelgas de hambre lo que tenemos que defender es nuestro derecho al trabajo”, La molestia del sector se sujeta además ante el otro proyecto de autotransporte anunciado por el alcalde de la ciudad de La Paz, Luis Revilla, con el denominado “La Paz Bus”, que se adecuará a un Sistema de Transporte Masivo...” Un aspecto a resaltar en dicha nota, es la posición del jefe de la bancada de diputados de La Paz del partido oficialista de Gobierno MAS Rubén Calisaya “...quien discrepó con este proyecto, pues dijo que antes debería haberse consensuado con los distintos gremios del transporte...”

En referencia, el actual Dirigente de la CUTUP Choque Huanca menciona “...el tema del servicio aéreo por cable que se ha implementado en la ciudad de La Paz, el Teleférico, prácticamente, sobre todo en la línea roja, nosotros no habíamos interpretado en su debido momento como una afectación al transporte, pero una vez que entro en funcionamiento se ha podido notar que en un porcentaje, aunque los estudios digan, nosotros en la práctica hemos

⁷⁸ Rutas de líneas de transporte que unen ambas ciudades La Paz y El Alto

⁷⁹ Incluidos en este concepto sindicatos de buses, minibuses, carris, trufis y taxis

⁸⁰ Artículo de prensa “Transporte Paceño rechaza Teleférico de Evo y anuncia protestas” - de fecha 12 de Julio 2012 (LIDER/ANF) – página web PRENSA LIDER.com Periodistas Asociados



podido demostrar, de que los días jueves y domingo, el usuario prefiere usar el teleférico, entonces habido una afectación hacia el transporte, en especial al inter ciudad, prácticamente donde se ha sentido que este servicio aéreo ha tratado de minimizar la fluidez de pasajeros , pero sin embargo a las vez se ha creado la línea verde, que ya está en funcionamiento, que si tenemos algunos acercamientos con la autoridad, en este caso con mi teleférico, donde estamos proponiendo que debe haber un tipo de compensación hacia este servicio, que es el transporte, donde nosotros trabajamos , entonces estamos en negociaciones, esperando llegar a un acuerdo, eso no está lejano, pero no estamos de acuerdo a que se sigan implementando, puesto que todo lo que se ha hecho, se está haciendo unilateralmente, sin la participación de los transportistas, que somos la parte fundamental en el servicio que realizamos en la ciudad de La Paz...”

En el proceso de planificación de MI teleférico, según la dirigencia de los transportistas no fue convocada para ponerles al tanto de los alcances y los posibles impactos que podría ocasionarles, menos aún proponerles ser parte del proyecto, pero este encuentro si se dio posteriormente. La dirigencia ante la noticia de puesta en marcha del proyecto de Mi Teleférico, y con el riesgo de ser afectados iniciaron una serie de movilizaciones en contra del proyecto. Ante esta situación la administración convoco a los transportistas para negociar sobre el funcionamiento de la primera línea (Línea Roja), que uniría la Ciudad de El Alto con la Ciudad de La Paz, lo cual perjudicaría en gran manera a los transportistas inter-ciudad, aspecto que confirma el dirigente al preguntarle si fueron invitados para alguna conversación, además que recibieron una propuesta, para la renovación del parque automotor del transporte público “...Si en la línea roja, no voy a negar, ha habido una conversación en ese entonces con el gobierno, donde se nos ha propuesto también, un crédito chino de 100 millones de dólares que iba venir para la renovación del parque automotor, que hasta la fecha tampoco se ha efectivizado ese crédito, que solo está en veremos, eso preocupa también y es por eso que ya no hay credibilidad hacia las autoridades, y en estas líneas que se están queriendo implementar, la morada, la blanca, y no se otras más que están en el Alto, hay un total rechazo, y esperamos no podamos ser un conflicto, porque primeramente nosotros participamos del diálogo y sin no hay una concertación entramos a convocar movilizaciones...”

Inclusive hubo un momento en el que los mismos transportistas, ante la dejadez de la administración de Mi teleférico hicieron propuestas como ser absorbidos como empleados públicos dentro de Mi Teleférico, de lo cual el dirigente dice “...Hemos sugerido eso, hemos indicado que nosotros, como algunos compañeros que ya prácticamente han pasado de edad, que ya no tienen fuerza para poder seguir, sean ellos los que hay puedan trabajar, pero todavía sigue en veremos, no hay una respuesta clara de parte de la autoridad, entonces mientras no logremos concertar un acuerdo todavía sigue ahí, hemos propuesto también ser como accionistas de alguna de las líneas, hemos visto que si invertimos en una movilidad alrededor de 15mil dólares, si hacemos una reunión de 100 compañeros llegaríamos a tener un buen monto y con eso podríamos comprar todos los servicios que hace el teleférico. Entonces hemos visto desde todo punto de vista buscar cómo llegar a entendernos con las autoridades, pero hasta el momento solo está en que tengamos reuniones posteriormente...”

De igual manera, la propuesta de renovación de las unidades de trabajo (vehículos), teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde la inauguración de Mi teleférico, no se avanzó nada, según la información que nos proporciona el dirigente “...estaba en un tratamiento donde nos dijeron que iban a llegar vehículos nuevos y que el vehículo viejo que teníamos iba entrar como parte de pago y a consecuencia te iban a dar otro nuevo, pero no está aún en función, han resultado ser solo palabras, que en su momento si se lo ha considerado, pero hasta el momento nada, no hay seriedad de parte de las autoridades y nosotros como transportistas vemos, que tampoco va a ser viable, imagínese comprar un bus con 90 mil o hasta 100 mil dólares, para una tarifa de 2 bolivianos, prácticamente tendrías que pagar unos 30 años, toda una vida y cuando lo tengas pagado, ese vehículo ya no va a valer lo que costaba a un principio, entonces no es una salida. Deberían traer proyectos que prácticamente vengan y sean accesibles al mismo compañero. Han llegado unos vehículos chino que están con un precio de 15 mil, 18 mil dólares hasta 20 mil, que si se han arrojado a comprarlos, que si se puede cancelar ese monto, la verdad que 100 dólares es muy difícil...”



Como se aprecia que la administración además de no medir el impacto del proyecto a los transportistas, tampoco cumplieron las pocas ofertas que les hicieron, además de negarse a otras propuestas que el sector del transporte hizo. Según la CUTUP las falencias en la conversación, para llegar a buenos acuerdos son *“...no se está trabajando en coordinación, yo había pensado en algún momento que si hubiera coordinado en este momento, por ejemplo el tema de la feria 16 de Julio, si hubiera sido concertado con el sector del transporte, la línea roja, hubiera tenido más afluencia quien sabe si bajaba la Ballivian y no perjudicaba tanto a esa feria, si usted se da cuenta los días jueves y domingos es donde hay más afluencia y los demás días es un servicio que no da mucha utilidad, con diferencia la línea amarilla que si hace un servicio a la zona sur, que si está causando en mayor porcentaje una afección al transporte...”*

En la perspectiva de los transportistas, en el futuro al ritmo que se implementa el proyecto y los alcances que tiene, su gremio llegaría a desaparecer, *“...hemos aceptado que baya una línea, pero no que vayan más líneas de teleférico, que a la ciudad lo están volviendo una tela araña, donde ya ni siquiera nosotros vamos a poder ser alimentadores, porque van a bajar en una estación donde se van a bajar de una y subir a otro sector, entonces de que serviría el transporte público, de que serviría como alimentadores si pudiéramos ser, no lo vamos a ser y se prefiere con este transporte, está ciudad que está saturada de problemas, el usuario, el peatón, prefiere bajar del teleférico y caminar unas cinco o seis cuadras y llegar a su destino. Entonces son algunos factores que hemos visto también y es por ello que estamos todavía queriendo entrar en nuevas tratativas para poder llegar a un acuerdo...”*

Por otro lado, en referencia al proyecto del La Paz Bus Puma Katari del GAMLP dice *“...En el tema del Puma Katari, hay que ser claros, ellos lo han hecho en un momento donde prácticamente, en vista que no podían dar soluciones a un servicio que como ya lo había manifestado, era caótico, han preferido crear un servicio de buses como el Puma Katari que sin embargo no deja de ser un servicio de trameaje, porque este si es un servicio de trameaje, por que no cruza el centro de la ciudad, llega a un sector de la ciudad y retorna, sin embargo a servicio urbano, al que nosotros representamos se nos obliga a cumplir desde una villa hasta otra villa, o sea me parece que no estamos actuando correctamente, en ese tema ya hay disconformidad de parte de los compañeros...”*

Este nuevo sistema de transporte, en la actualidad en funcionamiento, tuvo desde un principio rechazo de parte de los transportistas, al igual que el proyecto del Teleférico, como se detalla en artículos de la época en la que se propuso dicho proyecto, tal es el caso del artículo⁸¹ “Choferes de La Paz ratifican marcha en contra de los Puma Katari” del 2014, en la misma que en su parte principal menciona *“...El secretario ejecutivo de la Federación de Choferes de La Paz, Ismael Fernández, ratificó este jueves la marcha anunciada para el lunes 20 de enero en contra de los buses municipales “Pumakatari” y para exigir al alcalde de La Paz, Luis Revilla socializar su proyecto de transporte público...”*

Los transportistas ven que este proyecto no llegue a ser sustentable, en referencia dice el dirigente *“...nosotros vemos que esto es, a corto plazo, que también no va a tener mucha sustentabilidad en el tiempo, ¿Por qué?, porque ya hemos visto que hasta el momento ya están 15 Puma Katari en talleres totalmente malos, arruinados, porque a ellos les subvenciona la Alcaldía, les subvenciona la autoridad, pero sin embargo nosotros los transportistas, tenemos que hacer el sacrificio, velar por nuestra herramienta, ver que está mal y hacer los arreglos con nuestros propios ingresos y no así con una subvención que anualmente es de 60 millones que llega hacia el Puma Katari, entonces son nuestros impuestos, que nosotros también juntamos como transportistas, que no se está tomando en cuenta, que en su debido momento la población va protestar, porque no se está utilizando el dinero de una buena manera...”*

El GAMLP, como se mencionó realizó el proceso de planificación de forma unilateral, al igual que la administración de Mi Teleférico, en ningún momento invito a los transportistas para que participen en este proceso, al ser estos los directos perjudicados por la implementación del Nuevo Sistema de Transporte. Ante el rechazo del sector de los transportistas, alto nivel de

⁸¹ Artículo de prensa “Choferes de La paz ratifican marcha en contra de los Puma Katari” - de fecha 16 de enero de 2014 – periódico Pagina Siete



movilizaciones, y el crecimiento del conflicto, hubo un momento en que el GAMLP propuso a los transportistas ingresar al nuevo sistema, como conductores de los buses, como lo refiere Choque Huanca "...en son de broma quien sabe si vale el término, se nos dijo que nosotros podemos ser parte, es que ellos ya han podido ver, prácticamente han palpado, que nos es sustentable, con los pasajes, por más que el servicio sea eficiente, tiene que haber una subvención, que el futuro va hacer mayor, si un vehículo nuevo en este momento está subvencionado con 60 millones anuales, imagínese de aquí a unos 5 años ese vehículo va necesitar un cambio de diferentes aspectos de la movilidad, va ser mayor la subvención..."

El dirigente complementa este punto mencionando que en un momento dado hubo algunos transportistas se presentaron a la convocatoria del GAMLP. *"...Han estado, y quiero indicarle que nuestros conductores en el Puma Katari tanto en el Huayna Bus del Alto, están siendo de nuestro gremio, están ahí, pero ellos mismos han visto que, en el Alto por ejemplo no hay seriedad, y como están con contrato, están retornando al seno del sindicato del transporte y ven que no hay seriedad y no hay seguridad de poderse quedar como uno más, ¿no?. Entonces los mismos compañeros nos han demostrado, de que el trabajo que ellos tienen solamente es temporal..."* Está claro que se les hace muy difícil a los transportistas cambiar su actual situación, que aunque no es de las mejores, tienen algo con que lograr algo de ingresos, lo cual no tendrían trabajando para el GAMLP.

Además de la inestabilidad laboral el dirigente menciona *"...que no hay políticas para que se puedan quedar, solamente están a contrato, entonces una vez que sean echados, donde van aterrizar, entonces otra vez van a tener que volver al gremio que hoy estamos aguantando, entonces ellos saben que solamente es temporal, pese a que quien sabe ganen aún más, pero no están siendo considerados como parte del proyecto. Yo veo con más claridad que no hay buenas políticas, yo entiendo que el contexto, el medio ambiente en el que estamos, no está para un sistema que usted pretende enfocarnos en este momento. No hay vías expeditas, vías exclusivas para un servicio tal que queremos implementar, no hay, en la ciudad de La Paz esta todo saturado, son vías angostas, prácticamente no se va poder efectivizar ese servicio, ahora quien sabe en Santa Cruz, en otros departamentos, pero no hay una empresa que pueda ser seria, como en otros países, se ha manifestado, bueno, yo le compro su herramienta le permito que sea parte de mi empresa y listo no, pero a nosotros quien nos devuelve nuestro capital, cuando habido problemas, nosotros hemos dicho bueno nosotros vamos a ir a parar nuestros vehículos a la puerta del teleférico y que nos devuelva nuestro capital, porque esto es solo sacarnos, y ante esa situación el gobierno no tiene una respuesta el gobierno, las autoridades, entonces hay problemas por ese lado, tendrían que haber buenas políticas en el país para que nosotros podamos entrar también y ser parte tal vez de esto..."*

En este marco el futuro es muy incierto, y lamentablemente al no haber comunicación, con negociaciones para poder arribar a soluciones que ocasionen el menor impacto negativo a todos los actores. Un aspecto que irónicamente resalta la dirigencia de CUTUP y no así la entidad Administradora (GAMLP), que es la participación de los actores en un trabajo conjunto, claramente un aspecto que no se efectivizó en ambas intervenciones. Así concluye el dirigente la situación del transporte público

"...el transporte todavía tiene que hacer un cambio gradual no podemos nosotros como transporte público y sindicalizados dentro del departamento de La Paz decir que va cambiar, porque primeramente los actores tienen que ponerse a trabajar, y aquí incluyo a la Alcaldía para que haya un buen servicio tiene que haber vías expeditas, mientras no haya esas vías expeditas, para nosotros va a ser muy difícil dar un buen servicio, por un lado, por otro también pedimos se nos pueda considerar, en el tema de nuestros costos de operaciones, generalmente una llanta aquí sube cada mes entre 5, 10 bolivianos y nadie lo regula, eso nos perjudica mucho, pero si cuando nosotros queremos incrementar en unos 10 o 20 centavos se nos controla, los medio de comunicación dan más énfasis de cuando sube el pollo, de porque ha subido la papa, el tomate, pero nunca se han podido preguntar porque ha subido un platino, porque ha subido la batería, porque no regulan, es el tema de la regulación sería muy importante, para que nosotros también podamos hacer un servicio, y hablaríamos de que prácticamente con eso podríamos cortar muchos problemas de mal servicio que tenemos. Por ese lado nosotros estamos trabajando y lo que estamos pidiendo también, que el momento que tengamos que cerrar, que ya no sea más los transportistas, porque muchos son de ocasión y

pocos de vocación que tenemos dentro del transporte, algunos no podemos salir de este gremio, porque no conocemos otra profesión más que ser chofer, pero otros sí se pueden salir, porque solamente han venido hacer la prueba mientras estaba bien, pero cuando estaba mal se van a su gremio y hay están tranquilos.

Entonces esos son los problemas que tenemos, esperemos que en un futuro cambie, estamos viendo también como cerrar filas para que el transporte sea solamente un servicio único dentro de los que estemos integrados como transportistas...”

4.1.2.1.2. DIRIGENCIA SINDICAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Como se mencionó con anterioridad el Sistema de transporte tradicional corresponde a la organización de sindicatos, cooperativas y organizaciones de transportistas, de diferentes características, número de afiliados y de alcance del servicio, que cubren el área metropolitana paceña. Tal es así que hay determinados sindicatos que son más grandes, con mayor alcance y dominio del servicio. Uno de estos es el Sindicato de Transporte Mixto Eduardo Abaroa, donde Walter Ponce es el Secretario General, el cual describe a su organización como “...uno de los más antiguos de la ciudad y tal vez a nivel nacional, más o menos el sindicato ha nacido el 1948, casi más de 68 años que tenemos de vida, aparecido con la línea 2, los colectivos que son bien conocidos aquí, que van por el centro, sobre eso aparecido los micros, estos ya sean incrementado, ahora tenemos más o menos en el sector masivo, las líneas 2, las líneas M, CH, J, 9, 139, 132, 30, tenemos varias líneas en el sector masivo, unidades grandes. Ahora en el selectivo, más o menos por el año 1990, han ido apareciendo los minibuses, pero como una necesidad, porque a ratos los buses grandes no podíamos entrar a calles angostitas que hay en la ciudad, entonces ha sido una necesidad que hemos tenido que fundar a los minibuses, para que entren a lugares donde los carros no entraban, entonces ese es el origen que nació los minibuses, también apareció los carri’s, que son más chiquititos. El sindicato Abaroa es mixto tenemos como le decía micros, colectivos, minibuses, carri’s, trufis, entonces es uno de los más grandes que hay en la ciudad de La Paz...”

Dicho sindicato, al igual que los demás cuenta con una normativa interna, “...tenemos un estatuto, donde todos los socios no pueden pasar de dos carros, a partir de tres carros le damos de baja, ese ya no es transportista, ese es empresario, que es lo que hace uno cuando uno tiene la movilidad o dos movibilidades, emplea a un asalariado, entonces el asalariado gana para entregarle renta al propietario, también hay propietarios que trabajan con sus movibilidades. Entonces el asalariado es el que genera dinero tanto para él como para el dueño...”

A pesar que los transportistas propietarios y los asalariados tienen diferentes condiciones de trabajo y estado económico, el estatuto los incluye en igualdad de condiciones “...El sindicato es mixto, propietarios y asalariados y tienen los mismos derechos tanto el propietario como el asalariado...” Además que se encuentra dentro de la normativa laboral vigente, ya que dicho estatuto “... están bisado por el Ministerio del Trabajo y el Presidente, cuando hacemos la reforma de estatutos, ellos son también los que nos hacen la revisión, ellos son los que firman, ósea que estamos protegidos tanto por el propietario, como el asalariado, en todo lo que el sindicato tiene que dar, hay muchos artículos donde protegemos tanto al propietario como al asalariado...”

La situación del transportista actualmente menciona que aunque mejoro un grado mínimo las condiciones son desfavorables con vista al futuro “...Ahora estamos regular. Como le digo recién hemos tenido un aumento, pero no mucho. El año 2013 cobrábamos 1,40 el micro y 1,80 el minibús, pero lastimosamente la alcaldía nos hace trabajar a los micros a 1 boliviano y a minibuses 1,50, ahora hemos aumentado un tanto, 10 centavos hemos aumentado de lo que era nuestra tarifa. Yo pienso que los transportistas tenemos que seguir luchando, ahora no estamos ni tan bien, ni tan mal, pero siempre el transporte ha sabido luchar, en las buenas y en las malas nos apoyamos entre nosotros, como le digo hay transportistas que hemos nacido así, desde nuestros abuelos, hay transportistas de ocasión, son los que vienen hacer la prueba al transporte, porque se compran una movilidad, están un mes tres meses, lo venden y desaparecen, en cambio nosotros NO...”



Desde el punto de análisis de la problemática del transporte público propiamente dicho, el dirigente menciona que la aparición de los minibuses (transporte miniaturizado), no solo se debe a la necesidad de ingresar a lugares donde los buses o micros no podían llegar, en realidad lo que origina el auge de este transporte fue *“...La ley 21060 a mucha gente a relocalizado, mineros profesores, a todos ellos los han indemnizado, y se han comprado, porque era más barato, porque una movilidad, un micro o un bus por decir en ese tiempo valía 40.000 o 50.000, pero lo más barato que era el minibús que no pasaba de 10.000 se han ido comprando, y con eso empezaban a trabajar...”* Este aspecto hizo que el Gobierno de turno decretara la desmonopolización del transporte, como una posibilidad para que la cantidad de nuevos desocupados, tengan una posibilidad de trabajo. Sumado a esto, y ante las características y necesidades de la ciudad como menciona el dirigente es que se adquirió la alternativa de la minituralización.

Desde el punto de vista del sindicato el diagnóstico del transporte público tradicional menciona *“...usted sabe el “panadero alba su pan” (Dicho tradicional que hace referencia a que cada uno defiende su trabajo), pero sin embargo hay muchas fallas, pero por muchos motivos, no es solo porque nosotros hagamos el problema, muchos motivos que en este momento tal vez estamos pasando una crisis en el transporte a nivel departamental más que todo a nivel de la ciudad de La Paz, por nuestra topografía, vías, comercio que en todo lugar no nos deja trabajar...”* Como podemos apreciar existe una conciencia de que ellos son parte del problema, pero aclaran que hay otros agentes que conflictúan el servicio.

Dentro de lo cual determina una de las causales de la problemática del transporte *“...antes el transporte público, y es conocimiento de todos, antes nacimos para ser transportistas o heredábamos, nuestros padres han sido transportistas, los abuelos, pero lastimosamente ahora que pasa, les retiran de una empresa o de una entidad pública les dan sus beneficios y se compran una movilidad, y ellos sin conocer lo que es el transporte comienzan a trabajar como les da la gana, esos son los que nos hacen quedar mal, ahora no dicen, ellos, los que han entrado último, dicen todo el transporte, ese es el problema tal vez más grande...”*

Complementa, haciendo notar que en un principio el transporte público además de estar controlado *“...antes éramos seis sindicatos, en el masivo, donde esta Villa Victoria, Litoral, Abaroa, Simón Bolívar, Pedro Domingo Murillo y uno que se me ha borrado ahora, la cosa es que aparece la relocalización y aparece los sindicatos, van comprando los vecinos en las mismas zonas, se han juntado, han comprado las movilidades, incluso aparece los minibuses, pero los minibuses no han llegado para transporte, si no lo han vuelto en otra cosa, usted sabe aquí en La Paz tenemos buenos todo, artesanos, soldadores, entonces el minibús lo han transformado para que sea transporte público, pese que no ha llegado para eso, y han empezado unos cuantos, los otros se han ido copiando...”*

Ante esta situación, la realidad es que las vías de la ciudad son ocupadas en su gran mayoría si no es que en su totalidad por transporte público, sin dejar ni siquiera la posibilidad que los particulares puedan circular, sobre todo en las vías troncales. Los transportistas mencionan, que las autoridades tuvieron gran responsabilidad por un lado *“...las autoridades superiores, que han empezado a meter movilidades, usted sabe los minibuses no son originales, todos son transformes de segunda mano que han llegado a Bolivia, y por el precio, que no valen mucho, un original debe estar unos 40.000 dólares, pero los últimos que han llegado no pasan de 10.000 dólares, ahora quizás un poco ha subido...”* Esto es las facilidades que se dio para la importación de vehículos de segunda mano de bajo costo.

Por otro lado *“...las autoridades de la Alcaldía han empezado a dar permisos...”* Y también es crítico con la dirigencia de los transportistas, a los cuales también señala como responsables *“...y también hablaremos e nuestros dirigentes de nuestra federación, los dirigentes antiguos, también han empezado a repartir las líneas a todas las zonas, ese ha sido el problema tan grande, un tiempo habido que ya no se podía parar, porque han empezado como un pulpo a crecer los minibuses, hasta ahora que se ha hecho una ley que está prohibido crear líneas en la actualidad, pero el problema es que se ha disparado...”*

El sistema de transporte público tradicional, en la situación anteriormente detallada, ha ido provocando una serie de malas praxis en el servicio mismo, sobre todo el llamado *TRAMEAJE*,



el cual según la dirigencia *“...El transporte a nacido con trameaje, hace años cuando recién comenzó el transporte se cobraba por lugares, le voy a dar un ejemplo, por decir bajábamos del Alto, con boletos se trabajaba antes, bajábamos por decir hasta la Villa Victoria, se daba un color de boleto, de la Villa Victoria hasta la estación se daba otro color de boleto, de la estación a la Pérez otro color de boleto, o sea el trameaje ha nacido con el transporte, pero lastimosamente ahora hemos modernizado, porque todo va dando vueltas, y por esas cosas de la vida, no falta esa gente que lo ha modificado de distinta forma, bajan desde El Alto hasta la garita, y se dan la vuelta o cobran otro pasaje de la garita hacia el centro, pero sin embargo con esa ley que ha sacado el alcalde, todo eso se está borrando, porque a toda persona que se le pesca haciendo el trameaje, se le da una multa de 100 bolivianos, usted sabe que al día ganarse un boliviano es difícil. Pero también, el primer trameador quien es, la Alcaldía con sus Puma Katari's, porque la Alcaldía de una de sus paradas va sol a la zona central, deja a sus pasajeros y se da la vuelta, mientras a nosotros, el transporte público nos hace trabajar de frente a frente o de cerro a cerro, mientras que la alcaldía no trabaja así...”*

Aunque la versión de los transportistas es explicativa desde su punto de vista, no justifica la acción adoptada por los transportistas, de dividir la ruta, en dos o tres partes, y cobrar por cada una, el monto representativo de la ruta completa.

En este contexto, la problemática del transporte público es intervenida por la acción de la entidad administradora, quien, posterior a un estudio realizado⁸², decide la implementación de un nuevo sistema de transporte masivo de buses, el mismo que se va implementando poco a poco. Este proyecto como era de suponerse significaría un gran impacto en el sistema de transporte tradicional y puntualmente a los transportistas, como lo menciona el dirigente. *“...Nos afectado, algunas zonas bastante, siempre hemos dicho el transporte nunca es bien reconocido, gracias al transporte en este momento La Paz es lo que es ahora, una de las siete maravillas, cualquier persona sabe que donde ha entrado el transporte, la zona a la que ha entrado ha crecido, en todas las zonas donde hemos trabajado, las calles son ahora pavimentadas, antes eran de tierra o de piedra, en cambio el puma Katari ha entrado a zonas con calles mejoradas, pavimentadas. Pero como le digo si nos ha quitado bastante, pero sin embargo no podemos pelear no, como dice contra la modernización, pero veremos que más nos dan después...”*

Proyecto, que como ya menciono la CUTUP con anterioridad, fue una iniciativa y planificación unilateral de parte del GAMLP, acción que es confirmada por el dirigente sindical *“...ellos unilateralmente han hecho, pese que nosotros al enterarnos que iba a ver los Puma Katari, les hemos pedido, les hemos dicho, que no afecte a nuestros socios, porque somos bastantes los transportistas, pero el alcalde nos ha dicho ahora mismo que va implantar tres o cuatro líneas más, pero lastimosamente no podemos luchar contra una Alcaldía, ¿porque?, porque tiene bastante gente de choque, que cuando nosotros algo queremos hacer, una manifestación, un paro, sacan a su gente de choque nos hacen estragos, tanto por medios de comunicación, en la calles. Así que el transporte es enemigo aquí en la ciudad de La Paz...”*

Los transportistas además de pedir no ser afectados, también pidieron constantemente reunirse con las autoridades *“...hemos pedido reunirnos con el Alcalde, pero nos hemos reunido cuando todo ya estaba hecho, no nos han hecho caso en nada, como le digo nosotros somos, la oveja negra de la ciudad, es que hay mucha gente que ha ingresado al transporte, de todos los sectores, lastimosamente es donde más fácil se puede ingresar, comprarse una movilidad ir a un sindicato, entrar, y después hacen estragos y afectan al transporte en general, por eso somos mal vistos...”*. Además resaltan que en ningún momento fueron convocados por el GAMLP para coordinar el proyecto, menos en el proceso de planificación.

Otra intervención en el transporte público, es la que realiza el Gobierno Estatal, a través de la implementación del transporte por cable “Mi Teleférico”. Al igual que el anterior este también causo un efecto negativo en los transportistas, quienes dicen *“...Mire, parece que estamos en un aguerra, porque el gobiernos nos ataca por arriba con sus teleféricos, el Alcalde por abajo con los Puma Katari. De la misma forma, el gobierno ha hecho su teleférico igual no nos ha*

⁸² Detallado en un acápite anterior

consultado, pese a que nos quita bastante gente, pese a que ahora su segunda o tercera implantación que está haciendo, desde río seco, hasta el cuartel Tarapacá, desde ahí al centro de la ciudad, ósea eso si nos va afectar, eso sí nos va a matar al transporte. Pero nos hemos reunido con el encargado, nos promete una y otra cosa, nos dice vamos a reunirnos vamos hablar con el presidente, pero, ustedes sabe la política es política, lastimosamente desde que nuestros dirigentes se han metido a la política, unos para la alcaldía y otros para el gobierno, a los del centro que nosotros no tenemos nada que ver con la política nos ha afectado...”

Ante la puesta en marcha del proyecto, y posterior a reclamos innumerables los transportistas propusieron al Gobierno “...Nosotros hemos pedido, que por cada pasaje que cobran 3 bolivianos, siquiera nos deje 10 centavitos, ¿para qué?, tenemos bastantes decanos (trabajadores de tercera edad que continúan trabajando como transportistas), como le decía gracias a eso decanos La Paz es lo que es La Paz, hay decanos que no tienen que comer, y hemos pedido para ello siquiera 10 centavos, porque ellos se han esforzado haciendo la ciudad, entonces es un monto que no perjudica, es 10 centavos para estos caballeros que dan pena, y hemos tenido reuniones y reuniones y no hemos conseguido nada, pero sigue en pie el pedido. Entonces el teleférico como es más directo no hay trancaderas, y ahora que están haciendo la última fase, va venir desde Río Seco, va venir de Senkata, entonces va entrar más directo al centro, la gente va preferir más, que tomar vehículo...”

A su vez el Gobierno habría propuesto que el sistema de transporte tradicional sean alimentadores, “...nos ha propuesto, que nosotros seamos los alimentadores, es decir traer gente a los puntos, pero nosotros tenemos líneas establecidas que no podemos desviar, si quisiéramos hacer, por decir, meter otras líneas o crear otras líneas eso es un poco difícil, ahora ya no se puede, La Paz está colapsado, y no se puede hacer eso...” El punto de vista de los transportistas es que como hay una ley que impide crear nuevas líneas de transporte, la reorganización de las que hay, es una tarea difícil, ya que nadie querrá ser perjudicado por una mala ruta, además nadie quiere asumir esta responsabilidad.

Pero por otro lado, la perspectiva que tienen de la permanencia de este servicio es pesimista en el caso de los buses Puma Katari, dado que estos son subvencionados, y esa situación le será difícil mantener al GAMLP, en palabras del dirigente, hace la comparación con una anterior experiencia “Los Buses ENTA”⁸³, el cual fracaso, por un motivo similar “...yo le voy a contar un poquito hacia atrás, antes han llegado tipo Puma Katari, los ENTAS, eran hasta más grandes, han durado unos dos o tres años y luego han desaparecido, esto del Puma Katari para nosotros también va a ser un tiempito, porque la alcaldía esta subvencionando bastante, y no sé de donde seguirá sacando dinero para seguir subvencionando, mientras que nosotros, aunque nos digan, que con sus latitas, pero seguimos trabajando...” Complementa que dentro de la CUTUP se trató de dar “... toda clase de ideas hemos presentado, inclusive los que lleguen de El Alto y a no entrar al centro, por decir los que llegan por la calle Kollasullo y la calle Garita, darse la vuelta y volver al Alto, Los que llegan por la Autopista, llegar hasta la cervecería y volver. Así hemos tratado de dar soluciones, pero lamentablemente cada uno jala para su lado, cada uno busca su bienestar y casi es imposible ponerse de acuerdo...”

Un aspecto a destacar, son agentes ajenos al transporte, que perjudican su normal desenvolvimiento, como lo resalta el dirigente “...Hemos pedido al Alcalde para tener un mejor servicio, que nos de vías expeditas, ahora lamentablemente en todo lado parquean las moviidades, parquean a la derecha a la izquierda, calles angostas de doble vía no hay como pasar, y por otro lado los gremialistas que ocupan las vías, entonces nosotros tenemos que estar esquivando a todos...” Sumado a esto, no se tiene claro que entidad es la que controla el tráfico vehicular, ya que el hasta hace un tiempo “Policía de Tránsito” era la que realizaba tal tarea, con la creación de la guardia municipal (los cuales no consiguen respeto de los transportistas) no hay autoridad regidora, así detalla el representante transportista “...Perdóneme que le diga, ya no hay ley en la ciudad de La Paz, el tránsito debido a que la Alcaldía creo a sus guardias municipales, el tránsito se ha hecho a un lado, cuando le conviene aparece, cuando no, no. Por eso todo es un caos en la ciudad de La Paz, aparte todo los días hay manifestaciones...”

⁸³ Servicio descrito en el punto de antecedentes históricos del transporte público en La Paz

En este contexto el dirigente concluye “...decirles a todos que nosotros también somos ciudadanos como cualquiera, tenemos nuestros hijos, nuestra esposa, y también llevamos alimento a nuestras casas, que nos miren igual que ellos, no como lo peor, yo sé que hay gente que nos hace quedar mal, como en todo lugar, hay malos, pero sin embargo ahora los estamos agarrando, los estamos chicoteando para que se a recten, pero como lo que le decía, somos igual que ellos y que nos miren de la misma forma, nada más, gracias...”

4.1.2.1.3. CARACTERÍSTICAS DE ORGANIZACIÓN DE UN SINDICATO DE TRANSPORTE PÚBLICO

La organización de un sindicato como se indicó anteriormente en otro acápite corresponde a muchas coincidencias históricas, tanto a nivel de gestión gubernamental, como situación económica de la población, nuevos mercados de oferta de vehículos novedosos, de carácter menor a un bus, exactamente de 15 pasajeros (minibuses) y posteriormente la aparición de otro vehículo parecido pero con menos capacidad, 7 pasajeros (carry's), estos que se ajustaban a las condiciones de la estructura vial y topografía paceña, como lo indican los transportistas. Estas razones, sumadas a la crisis laboral, que encontró en el transporte un refugio para poder lograr una renta, asieron que surjan agrupaciones en su mayoría sindicatos, cooperativas y organizaciones de transportistas públicos, que ofrecían sus servicios a diferentes zonas, donde se establecían rutas en las denominadas “líneas de transporte”.

Debido a que la ruta es un bien público, el permiso para la producción de determinadas rutas se otorga a grupos organizados de transportistas que aseguren el servicio de transporte en un determinado espacio, por lo mismo los costos de este medio de producción son grupales. Pero no serviría de nada contar con una línea para producir, si ésta no es viable para la producción, es decir, sino regula suficientes pasajeros, por eso este proceso tiene que ver primero con un tipo de estudio del mercado por parte de los transportistas y luego un asentamiento de la línea valiéndose de varios recursos. Posterior a establecer la ruta de la línea, se procede a su regulación realizando los respectivos trámites de permiso en el GAMLP, luego habilitarla en la Central Única de transporte Urbano de Pasajeros CUTUP y por último en el departamento de Tráfico y vialidad del GAMLP. Posteriormente se establece una relación de dependencia con la junta de vecinos de determinada zona, así lograr su aprobación y su compromiso de uso de la línea de transporte público.

Dependiendo del número de afiliados al sindicato y el mercado al que se puede atender, se establecen otras líneas, que llegan desde tres líneas, hasta más de 10 líneas e inclusive con servicio mixto (sindicatos con buses, minibuses, carry's y trufis) a diferentes escalas. Al interior de cada grupo de determinada modalidad de transporte, se establecen rotes en las líneas de servicio, es decir que un transportista hace un servicio rotatorio en las rutas establecidas en las diferentes líneas.

En relación a los transportistas como ya se mencionó, están los propietarios que conducen sus mismas unidades de trabajo el cual absorbe el total de la ganancia de cada día, excepto claro esta los gastos de operación, que significa, carburantes, cota de grupo, peajes y demás gastos. Por otro lado está el Asalariado, el mismo que tiene relación de empleado con el propietario del vehículo, la relación laboral entre propietarios y relevos se da a través de la renta, ésta no es más que un monto de dinero que tiene que entregar el relevo al propietario por el uso del vehículo en la producción del servicio de transporte público. La renta se calcula por el número de pasajeros existentes en una ruta, en base a la experiencia de los productores transportistas. Se sabe qué líneas dan más y qué líneas dan menos, se sabe incluso cuándo el ingreso en ciertas líneas mejora como resultado de la mayor demanda del servicio, sin embargo los cambios en las rentas son de mucho tiempo (2-3 años) y se debe dar en una reunión contando con el consenso del grupo.

El asalariado o también llamado relevo, al sacar el vehículo del garaje, asume la responsabilidad de entregar una renta establecida, pagar los costos de operación y reservar un sobrante para su remuneración. Bajo estas condiciones laborales, los contratiempos en la producción del servicio como la baja en el número de pasajeros, algún desperfecto en el vehículo y otros, tienen directa influencia en la remuneración del asalariado. Y a la inversa,



mientras más grandes sean los ingresos totales de la unidad económica mayor la remuneración del asalariado. Aquí el propietario controla la gasolina, el kilometraje y el estado del vehículo, para que el relevo devuelva el vehículo en la noche con la misma cantidad de gasolina, en el mismo estado y con los kilómetros correspondientes a la línea producida ese día.

En caso de que el relevo y el propietario lleguen a un acuerdo, el relevo podría llevar el vehículo a su domicilio, aumentando unos diez pesos a la renta. Es decir, que después de una semana de trabajo el relevo entregaría el vehículo un día acordado (generalmente domingo para recogerlo el día lunes) y entregaría la renta semanal al propietario. Este modelo de remuneración de la mano de obra es funcional en el sistema de transporte público paceño, ya que le permite al propietario del vehículo asegurar una ganancia estable y una productividad alta en su unidad económica sin intervenir en la producción del servicio de transporte⁸⁴.

En esta necesidad de capturar nuevos transportistas para cumplir de asalariados, se da por las redes de relación de los mismos miembros, familiares, conocidos, vecinos, etc. Por otro lado dentro del sindicato hay otras funciones que hacen de iniciación dentro del mismo, los llamados agentes de parada, por ejemplo, traer al sobrino que no terminó su bachillerato, al ahijado que no tiene trabajo o al amigo que juega fútbol. Pero a la vez se le debe integrar al proceso de producción paulatinamente y de forma ascendente en la jerarquía del grupo, que pasa por asalariado (relevo), y si logra los recursos para la compra de un vehículo en propietario.

De esta manera el grupo va regulando la mano de obra a partir de un mercado laboral interno, que le permite equilibrar entre las fuentes de trabajo y la mano de obra disponible, buscando el beneficio del colectivo de transportistas, tanto propietarios como relevos. Esta manera de gestionar la mano de obra grupal asegura la estabilidad laboral de los relevos: el trabajo para el relevo se asegura de por vida mientras no incumpla ninguna de las normas grupales, la relación entre un relevo y un propietario generalmente es de largo tiempo, son esporádicos los trabajos de media jornada o provisionales en el grupo. Al final, la comunidad le asegura al trabajo un estatuto social, si bien el relevo establece una relación laboral y económica con el propietario, a la vez es miembro de un cuerpo social, tiene una posición reconocida en un conjunto jerárquico.

4.1.3. ACTORES DE LA SOCIEDAD CIVIL

4.1.3.1. USUARIOS

La situación del sistema de transporte público en la Ciudad de La Paz, previo a la implementación de los dos grandes proyectos era realmente caótica, aunque se debe aclarar, que ese adjetivo aún es muy atinado a la hora de describir la estado del transporte público actual.

Nos remontamos en el análisis al año 2010, cuando la problemática del transporte público ya alcanzaba altos niveles de complejidad, desorden y caos, con lo descrito en el artículo “...La Paz, Bolivia, al borde del colapso por si infernal tráfico vehicular...” de fecha 29 de Julio de 2010, en el mismo se describe la situación del transporte público, con experiencias de diferentes personas de la población.

Es evidente que esta caos tiene muchas causales, entre las cuales está la mala educación vial y falta de respeto a las normas de tráfico y vialidad, como lo menciona Viviana Apaza, quien trabaja de ceбра⁸⁵ para el Gobierno Municipal, dice “...no respetan el semáforo, el tráfico es muy caótico”...refiriéndose a los transportistas y sobre todo a los minibuseros⁸⁶, ella realiza su trabajo en uno de los puntos más álgidos de la Metrópoli Paceña, La Ceja de El Alto, por donde pasan más de 200.00 personas con dirección al centro de la ciudad. El problema no es

⁸⁴ Datos extraídos de “El transportista vive del volante” – Luis Víctor alemán Vargas -

⁸⁵ Persona disfrazada de cebra, que cumple la función de educar a la ciudadanía y a los conductores en las calles, a través de teatralizaciones en los lugares de paso de cebra, donde hace notar las faltas de educación vial.

⁸⁶ Conductor de transporte público con capacidad de 14 personal “minibús”



el número de personas si no la forma en la que se transportan, *“En promedio es un vehículo por unas cinco personas; esto es muchísimo y es una de las causas principales para este congestionamiento vehicular...”*, como lo hace notar el Mayor de Policía Rodrigo Rodríguez, Especialista en tránsito.

Este volumen de transporte ineficiente, ha convertido en una ciudad Intransitable, más aún cuando toda la circulación confluye a dos avenidas: Camacho más su continuación la Arce y por otro lado El Prado continuado por la mariscal Santacruz, con dos carriles, una de ida y otra de vuelta, *“...Recorrerlas es un ejercicio de paciencia. En horas punta, los choferes de los pequeños mini-buses y los taxis compiten por los pasajeros, frenan en cualquier sitio y obstruyen el tránsito. Se requieren de unos 30 a 40 minutos para recorrer un trecho de unos 2 kilómetros. Más o menos lo que se demoraría si se hiciera a pie...”*

La directora de Cultura Ciudadana de la alcaldía, Patricia Grossman, explica *“...todo el que hace uso de la ciudad cree que es dueño de ella. Entonces el chofer se cree dueño de la vía, el peatón dueño de la vereda y el vendedor de todo el espacio de paso de las personas...”*. La ciudad busca soluciones: pronto serán estrenados unos puentes y se piensa en racionalizar el transporte público. Pero por ahora *“...hay que aplicar sanciones más duras para los infractores de tránsito...”*, señala el mayor Rodríguez, mientras que Grossman declara que se debe educar más y generar una cultura de respeto hacia los demás.

Además se suman los problemas de salud, como lo detalla el otorrinolaringólogo Gualberto Arana, autor de un estudio de contaminación acústica en La Paz, señala que *“...hemos constatado con sorpresa que el nivel sonoro alcanza 70, 80 y hasta 90 decibeles, un nivel de ruido que es peligroso para la salud. Un ruido fuerte puede producir un traumatismo acústico pero si es prolongado puede llevar a la sordera...”*.

El conflicto del transporte público tiene muchas particularidades, otro es el llamado “trameaje”, del cual ya llega a un punto crítico en el año 2012, así es detalla en artículo en el periódico La Prensa *“El trameaje colapsa al transporte paceño”*, el mismo que detalla la primera protesta multitudinaria de la ciudadanía en contra del mal servicio que realiza el transporte público, *“...Este año, por primera vez, la ciudadanía salió a las calles a protestar contra este servicio. El recorte paulatino del servicio de transporte o trameaje, como también se lo conoce, afectó en mayor medida a la población y la obligó a rebelarse contra un servicio deteriorado con el paso del tiempo...”* Es un hecho que fue una situación, que la población ya no podía soportar, es así que decide organizarse para poner frenos a estas malas prácticas.

Como se mencionó, no solo el trameaje es parte del mal servicio de los transportistas, también lo es la inseguridad, higiene en el servicio, maltrato, fallas técnicas etc. Aspecto que queda reflejado en encuesta realizada a pasajero e inclusive a dirigentes del transporte por el periódico Pagina Siete de fecha 26 de enero de 2014, en artículo *“...Usuarios y choferes se quejan sobre el transporte público...”*, donde las experiencias más nombradas son: maltrato, mal olor, suciedad, trancaderas y constantes peleas, al momento de describir al transporte público paceño. En dicha nota periodística se hace mención la coincidencia entre los pasajeros y choferes que el servicio de transporte es deficiente, aunque desde diferentes puntos de vista. Las experiencias son varias por ejemplo:

- Luz Arce Peñaloza mide 1,75 metros y cada vez que sube a un minibús, según ella, se golpea la cabeza al subir al minibús, sumado a esto en los carrys tiene que estar con la cabeza inclinada o agachada todo el tiempo. Además, los asientos son un peligro para sus pantalones y medias, ya que en varias oportunidades se le rasgaron por los fierros que sobresalen.
- Lo mismo le ocurrió a Rosario Villanueva, a quien en dos ocasiones se le rompieron los pantalones.
- Natividad Acosta cuenta que la primera vez que llegó a La Paz, desde Buenos Aires, notó el espacio reducido de los minibuses *“...me chocaba la cabeza a cada rato y si te sientas en la esquina del fondo, la gente hace caer ese asiento que se mueve y te choca las rodillas, y tengo las rodillas con moretones...”* dijo.



- En referencia a los malos olores, Mariana Arce no suele movilizarse en el transporte público, pero lo que recuerda es cuando se sentó al lado de la puerta, con el vehículo lleno de pasajeros, y el voceador que estaba a su lado, levantó los brazos para cobrar el pasaje y sintió *"...el mal olor y tienes al frente un bulto o no falta quien dice 'aquisito'⁸⁷ parada voy a bajar..."* y bajar de sopetón, a veces inclusive pasando por encima de uno.
- René Alcázar, de 60 años, afirma que lo que le incomoda es la falta de higiene. "Yo subí a un minibús y el mal olor era insoportable" menciona.
- Otra característica es el maltrato, como lo explica Daney Dávila que se transportaba de la localidad Desaguadero con dirección a la ciudad de El Alto, en un punto cercano a la tranca de Río Seco, un señor, *"...que le faltaba un zapato y estaba ebrio, subió al vehículo. Comenzó a llover y el ayudante del conductor pidió a los usuarios sus pasajes, como el individuo no tenía los 1,50 bolivianos, el chofer decidió dejarlo allí mismo, bajo la lluvia y sin su zapato..."* ante esta situación Dávila pidió un poco de consideración por el hombre, pero tanto el chofer como el voceador⁸⁸ le dijeron que mejor no se entrometiera. Cuando al hombre ya lo bajaban, Daney dijo que pagaría el pasaje y en segundos lo subieron nuevamente al vehículo.
- Una joven de 23 años, Vania Terán, comenta que cuando uno sube a un minibús *"...uno no sabes lo que te va a pasar..."* afirma, por ejemplo la música cumbia en volúmenes altos causando golpes de sonido.
- O el caso de Vania junto a otra pasajera, pidieron al chofer bajar el volumen, éste respondió que mejor se bajarán ellas, así que *"...me bajé y no le pagué el pasaje, hasta nos quiso insultar pero no me importó..."*, afirma la joven.
- La paciencia de Carlos Valdivieso llegó a límites inaguantables cuando los conductores no quieren recoger ancianos ni niños. Por otro lado su rostro se pone tenso cuando habla de los incrementos en las tarifas. *"...Yo les pregunto dónde está la norma que establece eso, pero hacen lo que les da la gana..."*
- Susana, de nacionalidad Alemana dijo una vez que *"...acá en Bolivia es increíble porque para que uno baje, todos tenemos que bajar..."*. A ella le cuesta entender cómo se trabaja en la ciudad de La Paz, porque *"...tienen que esperar una hora para ir a sus trabajos y también soportar las truncaderas..."*
- En referencia al mal estado de los vehículos, que se relaciona con el mal trato a los pasajeros. El director de Vialidad de la Alcaldía de La Paz, Marco Fuentes, recuerda una ocasión en la que iba hacia Villa San Antonio y al minibús se le salió la puerta. Como el ayudante no lograba asegurar el rodamiento superior en el canal, bajaron a los pasajeros sin devolverles los pasajes. A los cinco minutos lograron colocar el rodamiento y el motorizado vacío descendió hasta el Cruce de Villas a recoger pasajeros para volver a subir.
- A estas historias de algunos usuarios se le suman otras de pérdidas de cambios, asaltos con o sin sogas para el cuello, peleas y la desesperación de no poder abrir las ventanas de un vehículo de transporte público en un día soleado.

Estos testimonios se repiten en una gran mayoría de la ciudadanía a diario y que lamentablemente no cambian, en otro sondeo realizado por el periódico EL DIARIO en fecha 29 de Agosto del 2015, en el artículo *"Pasajeros inconformes con el mal servicio de choferes"* donde los resultados dan a conocer que los reclamos por el pésimo servicio que realiza este sector a la ciudadanía, cada vez es peor. *"...los pasajeros denunciaron que la falta de*

⁸⁷ Término tradicional, para expresar cercanía de algo, en forma diminutiva.

⁸⁸ Ayudante del transportista de minibús, que anuncia los destinos y realiza los cobros de pasajes

seguridad, higiene, maltrato, fallas técnicas, entre otros, son los problemas más frecuentes del transporte público...” que los usuarios deben afrontar al momento de tomar los servicios de una movilidad del transporte público.

“...Algunos choferes no esperan que una persona termine de subir y ya empiezan a correr, el maltrato principalmente a las personas mayores de edad y niños es cotidiano en el servicio del transporte público...”, dijo Juan, uno de los pasajeros afectados. La ciudadanía pide mayor compromiso y buen trato, por parte de la mayoría de los choferes del servicio público, son contados los que tienen respeto por las personas.

Por otro lado el representante de la Federación de Juntas Vecinales (FEJUVE), Marco Augusto Quispe, pidió a los choferes ante una posibilidad de realizar un paro de parte de los transportistas, que primero a que sentarse a dialogar, además les exhortó a mejorar el servicio al pasajero y no continuar con los trameajes que perjudican a los vecinos. Pidió también al Gobierno Municipal que intervenga cuanto antes, para que de esa forma el vecino paceño no quede afectado.

De acuerdo a una encuesta publicada por el Observatorio La Paz, en la gestión 2014, el 79% de los habitantes de esta ciudad se siente insatisfecho con la calidad del servicio. Embotellamientos (86%), respeto a la seguridad del peatón (84%), el maltrato por parte de los transportistas (85%), el exceso de vehículos (82%) y el descontento por las tarifas (77%), estos problemas se convierten en algunos de los motivos que generan este sentimiento negativo y rechazo al servicio que otorga el sistema de transporte tradicional.

Pese a que el conflicto empezó hace muchos años, en la actualidad la ciudadanía sigue desconforme con el sistema de transporte tradicional, ya que los conflictos que provoca el mal servicio siguen latentes y sin la perspectiva que cambien.

La Federación de Juntas Vecinales (FEJUVE), en representación a la ciudadanía, realiza constantes reclamos y denuncias. En Febrero de este año la Federación denunció que continúa el denominado "trameaje" del transporte público en la ciudad, a pesar del compromiso del autotransporte de controlar esta irregularidad, dado el incremento de tarifas de pasajes, que les mejoraría los ingresos, por otro lado el Gobierno Municipal no hace nada al respecto. “En estos primeros días del alza de tarifas del transporte público el "trameaje" continúa y no hay el control anunciado por el alcalde Luis Revilla. Los señores conductores no están cumpliendo con los compromisos que hicieron, no hay modificaciones ni en su conducta ni en el tema de trameaje, eso se ve en varias zonas”, dijo en entrevista detallada en el artículo de prensa *“FEJUVE La Paz denuncia que continua trameaje del transporte público”* de fecha 24 de febrero del 2016 – Hoy Bolivia.com.

La desconformidad de la ciudadanía como se aprecia se mantiene y está en crecida, por tanto las acciones en rechazo suben y aumentan, inclusive llega a que la *“...FEJUVE amenaza con echar a sindicatos de choferes que den un mal servicio...”*, título del artículo que se publica un 13 de Junio de 2016 en página web Tierra Internacional PLUS. En el cual se detalla que la ciudadanía al grito de "trameadores y abusivos", dirigentes vecinales de la ciudad de La Paz rechazaron y censuraron el paro que efectúan la Federación Primero de Mayo y advirtieron que expulsarán a los sindicatos de choferes que continúen con el trameaje y el mal servicio.

“...Estamos molestos que, por el 20 por ciento de los transportistas que no cumplieron con las mejoras a sus vehículos, estén perjudicando a la población. Nosotros también vamos a tomar algunas decisiones con los choferes que no cumplen con el buen servicio a los vecinos, porque sigue el trameaje. Nosotros los vamos a sacar de nuestras juntas...”, aseguró la presidenta de la Federación de Juntas Vecinales de La Paz, Edith Montenegro en el atrio de la Plaza Camacho donde se reunió con otros dirigentes. Complementó, que se elaborará un cronograma, para iniciar una evaluación de cuáles son los sindicatos que están brindando un buen servicio y cuáles no, con miras a expulsarlos de los barrios. *“...No queremos este tipo de transporte, queremos un transporte sin trameaje que cumpla con la población porque la población está cumpliendo con los 50 centavos de incremento en pasajes...”*, manifestó la dirigente vecinal, complementada por un vecino que dijo que el paro *“...es totalmente injusto.*



Ellos han firmado un convenio indicando que van a cumplir con las mejoras para un buen servicio. Se les ha dicho cumplan, pero han reincidento en no cumplir..."

El transporte público pese a que en la actualidad cuenta aún con estas problemáticas, a principios del año 2014 se produjo un ligero cambio, en fecha 20 de enero de este año, el GAMLP a través del Director de Gobernabilidad Pedro Susz, convoca a la Asamblea de la Paceañidad, con el objetivo de detallar la implementación del servicio de los buses municipales Pumakatari⁸⁹, donde los delegados de los diferentes sectores se informaron de la implementación de un nuevo sistema de buses Puma Katari Susz indicó a propósito de la próxima incursión de los buses, que este es un momento de inflexión que *"...estaba reclamando la ciudadanía... Esta es una señal de que ha terminado el tiempo de la prepotencia, del abuso, del capricho, de la imposición a la que han sometido a los usuarios los transportistas sindicalizados, quienes se han acostumbrado a incumplir las rutas, los horarios, a maltratar a los usuarios, que han impuesto el trameaje..."*, argumentó.

Paralelamente los transportistas realizaban un paro de actividades en reclamo de este proyecto, porque este afectaría sus fuentes de trabajo y reduciría sus ingresos.

El servicio del nuevo sistema de transporte empezó el 24 de febrero del 2014, evento marca un hito en la historia del transporte, no solo local, sino nacional, pues La Paz se convierte en el primer municipio en iniciar la implementación de transporte masivo. Donde el Alcalde Luis Revilla recalco *"... Va a significar un cambio trascendental en la forma de vida que tenemos en La Paz. Actualmente los sistemas de transporte en todos los lugares no solo son el traslado de pasajeros, sino un eje en la planificación de las ciudades. Con el sistema que vamos a implementar se va a cambiar la vida de las personas. El nuevo sistema de transporte es público y estará al servicio de los ciudadanos..."* Un servicio que si bien no resuelve el problema, es un gran paso añadió Rene Chávez, especialista en transporte⁹⁰

Dos años después de la implementación del Puma Katari, la ciudadanía expresa gran satisfacción por el servicio⁹¹ *"...Las personas de la tercera edad estamos muy agradecidas con el Alcalde Luis Revilla porque está haciendo mucho por la ciudad de La Paz, por la nueva ruta del Pumakatari porque antes realmente hemos sufrido mucho..."*, de esta manera, Fanor Crespo, de 82 años y vecino de la zona Villa El Carmen. Este no fue el único comentario, La señora Luz Guzmán, de la zona Elena Munguía, también resaltó el servicio y aseguró que ella y sus vecinos están felices *"...porque necesitábamos que venga una movilidad, aquí es un problema con los minibuses, ahora con los 'pumas' vamos a estar bien..."*

La satisfacción se extiende a todas las zonas donde llega el Puma Katari, *"...Es una maravilla tener a los Pumakatari aquí porque está uniendo Miraflores con ChuquiagUILlo, esto sirve para la gente que trabaja en el centro porque a la altura del estadio la gente sufría muchísimo"*, dijo José Luis Almazán, vecino de Miraflores.

Ángel Aruquipa, quien vive en Villa El Carmen, comentó que con los Pumakatari ahora se dará un servicio de calidad que preste consideración a las personas de la tercera edad y niños. *"...Minibuses hay pero no nos quieren alzar, las señoras con bultos y los niños sufrían mucho, sobre todo la gente de la tercera edad..."*

La inauguración del funcionamiento de los buses Puma Katari en su segunda fase, fue recibida por la ciudadanía con mucha esperanza y algarabía, tal es así que en las primeras zonas a las que llegó el servicio hicieron grandes recibimientos en su inauguración. *"...Me siento muy feliz, es un alivio tenerlos los PumaKatari y estoy con mi letrerito diciendo que también queremos el servicio para la zona Achachicala..."*, manifestó Leticia Vera, dirigente vecina. Otro vecino *"...Esto beneficiará mucho a las personas de la tercera edad, mi madre*

⁸⁹ Artículo de prensa "Alcalde convoca a la Asamblea de la Paceañidad para hablar de los Pumakatari" – 20/01/2014

⁹⁰ Artículo de prensa de La Razón "Los Puma Katari inician hoy la transformación del transporte en La Paz" – 20/02/2014

⁹¹ Artículo de prensa de la página wep. Tierra Bolivia PLUS "Vecinos destacan el servicio de la ruta del bus Puma Katari a Kalajahuira" – 24/07/2016



utiliza mucho esto, gracias porque venga el PumaKatari a Villa Fátima...", expresó Marco Antonio Calderón que empujaba a su madre en silla de ruedas⁹².

Por otro lado paralelamente, el mismo año que se pone en funcionamiento el sistema de buses Puma Katari, unos meses más tarde, en Mayo 30, del año 2016 se inaugura el proyecto del Gobierno estatal "Mi Teleférico", el moderno sistema de transporte por cable, une las ciudades de La Paz y El Alto en menos de diez minutos, dicho servicio empezó con la implementación de la línea Roja⁹³. Aunque el servicio tiene muchas características de mejor servicio de transporte, como la agilidad, comodidad y limpieza, en un principio no fue apoyada en un gran porcentaje, solo el 52% de los habitantes de la ciudad consideraban que el Teleférico ayudaría a solucionar los problemas del transporte público⁹⁴, según una encuesta realizada por la consultora Ruiznir para el Observatorio La Paz Como Vamos.

Posterior a la inauguración y puesta en marcha del Teleférico los buenos comentarios no tardaron en llegar, ya que este aparte de ser un transporte eficiente se había convertido en un atractivo turístico. En página web de opinión "tripadvisor" se aprecian los comentarios:

- Más que un paseo es un modo efectivo, seguro y rápido para llegar a la parte alta de la ciudad. La vista es hermosa y arriba hay un mirador al que puedes acceder gratis
- Realmente un servicio muy útil para los habitantes de la ciudad y muy atractivo para los turistas, las tres líneas recorren desde la zona sur de La Paz hasta la ciudad de El Alto. Excelentes las cabinas y las estaciones para subir a ellas. Vale la pena hacer todo el recorrido y sacar fotos únicas.
- Vivo en la paz, y me siento feliz de tener este servicio, que me deleita de lo hermoso que es esta ciudad, si estas en planes de ir o ya estás en la paz, no te lo pierdas cuesta solo 3bs. el ticket, las mejores horas son 06:00pm y 08:00pm

En artículo de la página web BID Mejorando vidas⁹⁵ "El Teleférico se instala en La Paz" se realiza un estudio las travesías de una usuaria de origen campesino Celia, quien tuvo que inmigrar a la ciudad de El Alto, para poder estudiar. El estudio hace dos cálculos de dinero y tiempo, una usando el sistema tradicional y el otro en el teleférico. El trayecto de su casa a su trabajo está compuesto por tres tramos, uno caminando 15 minutos, luego bus 60 minutos y por ultimo otro bus 30 minutos, con tiempos de espera en los transbordos de un promedio de 15 minutos, lo que hace un total de 2 horas, ida y vuelta 4 horas, más 15 minutos que se adiciona a la vuelta, con coste de 11 bs. En el segundo se incluyó la utilización del Teleférico, empieza con autobús de 30 minutos hasta la parada del teleférico, el tiempo total entre trayecto embarque y desembarque 25 minutos y el último trayecto de 20 minutos en otro bus, que hace un total de 1 hora 15 minutos, ida y vuelta 2 horas y media con un coste de 21 bs.

Entonces se debe poner en la balanza el ahorro de tiempo, con el ahorro económico y su significancia de sus diferencias. Hablando del Teleférico propiamente dicho, el ahorro de tiempo no resulta la única variable de interés a la hora de analizar estos novedosos medios. Este tipo de infraestructura impacta no sólo sobre los niveles de accesibilidad, asequibilidad y disponibilidad del servicio, sino también sobre el ingreso, el acceso al mercado laboral, la seguridad, la educación y el género y, en definitiva, sobre la calidad de vida de las comunidades urbanas. Por ello el sistema de teleférico debe ser analizado en profundidad para valorar de modo integral su éxito y sus posibilidades dentro de la región.

Otro impacto del Teleférico en la ciudadanía es el vivir debajo de la ruta del teleférico. Por ejemplo: Una cortina gruesa para cubrir la ventana de su dormitorio, ésa fue la solución que Mirtha C. encontró para proteger la intimidad de su espacio en su casa. A veces la corre, pero debe hacerlo de noche, después de las 22:00. A esa hora las 165 cabinas de la línea Verde

⁹² Artículo de prensa Pagina Siete "Vecinos de Irpavi y de la Periférica dieron bienvenida a nuevos Puma Katari"- 15/05/2016

⁹³ Artículo de prensa de la página web El Comercio – Mundo "Bolivia inauguró el teleférico urbano más alto del mundo" – 30/05/2014

⁹⁴ Artículo de prensa de Pagina Siete "52% cree que el transporte mejorará con el teleférico"- 30 /11/2014

⁹⁵ <http://blogs.iadb.org/moviliblog/2015/08/10/el-teleferico-se-instala-en-la-paz/>



del teleférico dejan de circular por su ventana. El arquitecto Juan Francisco Bedregal hizo un cálculo de cada cuánto tiempo pasa una cabina del teleférico cerca de la ventana de Mirtha: cada siete segundos. *"...Es increíble lo que me está pasando. ¿Mi derecho a la privacidad puede ser sacrificado por el derecho de transporte de los demás?..."*, cuestiona⁹⁶.

Pero no es sólo Mirtha la que se queja porque el teleférico pasa por encima de su casa y frente a su ventana, otros vecinos sienten amenazada incluso su seguridad *"...Ver cabinas todo el día por encima de mi casa me hace sentir observada y temer por mi seguridad y la de mi familia..."*, expresa Cecilia Ch., vecina que vive en Tembladerani, por donde circulan las cabinas de la línea Verde. Al respecto, Dockweiler asegura que *"...desde el teleférico no existe (la posibilidad) de que estén observando para realizar asaltos... Son rumores que se están llevando al extremo para impedir la ejecución del teleférico en algunas zonas..."*, añade

En referencia a este tema, la presidenta del Colegio de Psicólogos de La Paz, Ivonne Bráñez, tiene una explicación a los efectos que el teleférico está provocando a algunas personas que viven debajo de sus líneas: *"...Se está atentando a su privacidad, por eso se sienten invadidas, agredidas y hasta perseguidas..."* La experta puntualiza *"...Al sentir una cabina tan cerca de su casa, de su dormitorio, el lugar más íntimo que tienen, se sienten visibilizadas, observadas e invadidas, lo que, en algunos casos, puede desatar tendencias paranoides, como la hipervigilancia..."*, añade la experta. Sugiere que, a tiempo de preocuparse por resolver el problema de transporte en La Paz, las autoridades también piensen en el bienestar emocional de las personas "que se ven afectadas con la invasión de su privacidad".

En definitiva la ciudadanía ha expresado gran conformidad por los nuevos proyectos implantado por las entidades públicas, ya que se nota gran mejora en el servicio de transporte, ya que estos cubren la gran mayoría de la falencia del transporte público tradicional, con diferentes particularidades, pero no deja de lado las incomodidades que ellas han provocado, sobre todo el servicio del Teleférico.

4.1.4. ACTORES ADICIONALES

4.1.4.1. COMERCIANTE INFORMAL

La situación laboral en la ciudad de La Paz, como en toda Bolivia, es un área que se encuentra en escases, lamentablemente son números que con el pasar de los años empeoran en vez de mejorar. La ciudadanía tiene dificultad con encontrar un trabajo, y que este sea seguro peor.

Según el Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario (CEDLA) la calidad de empleo no mejoró en el país, por el contrario, estudios recientes manifiestan que la precariedad laboral se está generalizando y agravando en los diferentes sectores productivos. El investigador, Bruno Rojas informó a Radio FIDES que en Bolivia, de cada 100 personas ocupadas, 65 se dedican a trabajos informales⁹⁷.

Asimismo manifestó que el comercio informal es la principal fuente de ingresos en nuestro país, este fenómeno se presenta con mayor intensidad en la ciudad de El Alto, que según los estudios es la región que mayor incidencia en la ocupación informal presenta. *"...El Alto es la ciudad con mayor empleo informal, 72 de cada 100 personas ocupadas trabajaban en actividades vinculadas al sector informal urbano. Asimismo más de 80 de cada 100 alteños trabajan en actividades económicas, es decir en comercio, artesanías, servicios, en este ámbito del sector informal urbano..."*, dijo el investigador, a tiempo de resaltar que gran parte de los que optan por el trabajo informal son mujeres. De manera global, de 100 mujeres ocupadas, 69 se dedican a actividades informales (comercio informal).

⁹⁶ Artículo de prensa Pagina Siete "El efecto de vivir debajo del teleférico en La Paz" 15/06/2015

⁹⁷ Artículo en página web eju.tv "65 de cada 100 personas en Bolivia optan por el trabajo informal" – 19/06/2013



El CEDLA aduce dicho fenómeno a la carencia de oportunidades en el sector formal, además de que en este último año se registró un 8.1% de desempleo en las ciudades capitales del eje troncal del país, conformado por La Paz Cochabamba y Santa Cruz.



El denominado sector informal urbano es el conjunto de actividades laborales, donde su característica es el comercio, dentro la cual la fuerza del trabajo es familiar, son pequeñas actividades económicas, “emprendimientos pequeños”. De 65 personas que optan por las actividades informales, 45 son propietarios y el resto asalariados, mismos que no gozan de beneficios sociales y por lo general perciben una remuneración menor al salario mínimo nacional. (Agencia de información Fides).

El Instituto nacional de Estadística INE de Bolivia en un estudio que realizó del comercio en la ciudad de la Paz, estimó que el 56% de los establecimientos corresponden a comerciantes callejeros, el 37% a comerciantes minoristas, el 7% a comerciantes mayoristas e inferior a 1 % a empresas comerciales. El estudio Diagonal-CEP, 2004 indica que de los 4.346 comerciantes identificados en la vía pública, solamente un 6.6% residen en el centro de la ciudad, denominado Casco Urbano Central. La mayor parte de ellos procede principalmente de la ciudad de El Alto y de las laderas del Oeste y Norte de la misma ciudad de La Paz. Por tanto, esta ciudad se constituye en el gran centro de generación de empleo de El Alto y por tanto en la mayor fuente de subsidios de su población (Urquiza, 2004).

Otro dato interesante, es que los comerciantes informales trabajan por cuenta propia individual (65.2%), o dentro de un negocio familiar (20.9%), empresa formal (7.8%) o como contratista individual (6.1 %). Por tanto, uno de los rasgos más distintivos de este sector es la organización del trabajo en forma individual, pero con el apoyo de la unidad familiar. Una familia puede tener varios puestos a la venta e incluso diversificar sus ventas en varios rubros⁹⁸.

Ante la carencia de espacios públicos para el asentamiento del comercio, este toma como opción la ocupación de las vías públicas, los cuales se clasifican según diferentes criterios: Por el lugar que utilizan del espacio público para asentarse (Calle, esquina, plaza); por la relación que mantiene con el puesto, comerciantes de puesto fijo, eso supone un reconocimiento de posesión exclusiva de ese determinado lugar, comerciantes semisedentarios, que tienen puesto de venta fijo, pero es ocupado sólo en determinados horarios, a este grupo las clasifica en tres subgrupos: “mañaneras” de 6 a 9 de la mañana vendiendo ropa al por mayor y a precio de docena, quienes venden en aceras, donde extienden un plástico o tela. No cuentan con tarimas o mesas. Alrededor de este grupo de comerciantes se hallan las vivanderas y cafeteras

⁹⁸ Artículo de investigación de René Pereira Morató “ Uso del Espacio Público en la ciudad de la Paz”

que atienden a comerciantes y compradores, "*Estables*" con puestos fijos y en tarimas, desde las 9 de la mañana hasta aproximadamente las 18 horas. Venden prendas de vestir, artículos de uso cotidiano, pañuelos, casetes, pilas, están sobre tarimas y mesas, "*Nocturnas*" con características iguales a las de las mañaneras, venden prendas de vestir, artefactos, utensilios de cocina. Finalmente se hallan los "*ambulantes*" que no disponen de espacio fijo y se ven obligados a ambular con su mercadería. Diagonal CEP - 2004⁹⁹.

No es muy complicado entender porque el comercio informal es tan rentable, la gente quiere comer con poca inversión monetaria y de forma rápida, o por otro lado la gente quiere adquirir diversos productos baratos, siempre y cuando estos cumplan su función. Cuando hay clientes satisfechos se supone que eso es lo que importa, a fin de cuentas el comercio está cumpliendo con su fin, sin embargo no todo es tan fácil, el comercio al igual que cualquier otra actividad debe ser regulada, solo de esta manera se protege tanto al vendedor como al comprador y de igual manera al Estado.

En referencia al comerciante, para lograr abrir una empresa legalmente establecida se deben seguir ciertos pasos en Fundempresa: control de homonimia y registro comercial, en Impuestos Nacionales: número de identificación tributaria, en la alcaldía se deben tramitar diversas licencias ya sean de funcionamiento, publicidad, etc. Cada trámite tiene un costo, que va en contrariedad de la intención de ganar dinero para un comerciante, entonces para este conseguir levantar un negocio rentable sin invertir tanto dinero y así lograr ver ganancias, opta por el camino fácil, vender sin las licencias y registros necesarios.

En el caso del consumidor, lamentablemente por un lado el consumir alimentos en puestos ambulantes hace, que si uno se enfermaras con indigestión o cualquier otra enfermedad, no se tendría la seguridad de encontrar a la persona que te vendió el alimento. Por otro lado si uno compra un producto de un ambulante todos sabemos que existe un mercado chino, todos tenemos relativamente una idea de dónde encontrarlo, pero al momento en el que compramos un producto, obviando la procedencia de si es robado o no, o si este mismo producto no funciona o tiene alguna falla, no tenemos donde y como reclamar, no tenemos como defendernos. Es así que todos socialmente aceptamos que ese mercado es una suerte con muchas blancas, y por temas sociales hemos dejado de lado al derecho, olvidando que "*el derecho es lo único que nos puede proteger como consumidores*"¹⁰⁰.

Y el Estado es también afectado por el comercio informal, pues al no existir de manera reglada estos puestos de comercio, no emiten tributos, y la falta de estos genera un malestar general para la distribución de recursos.



⁹⁹ DIAGONAL - CEP, 2004, Diagnóstico y Estrategias Rara el Programa de Revitalización y Desarrollo Urbano de La Paz, Gobierno Municipal de La Paz.

¹⁰⁰ Artículo de prensa de la página web Economía Bolivia "Problemática del comercio informal" – 5/08/2013

La ocupación de la vía se da en sus dos partes, tanto en la acera, destinada a la circulación vehicular como la calzada, destinada a la circulación de vehículos. Al estar ocupadas las aceras por los comerciantes, las personas tienen que bajar a la calzada para poder circular, aspecto que, además de poner en peligro al peatón, perjudica la circulación normal de los vehículos, en este caso del Transporte público, al ser este el que ocupa más las vías.

Según Andrés Martínez en el artículo de investigación *“El transporte paceño vive su peor hora y su mejor oportunidad”*, para el Observatorio la Paz Como Vamos, la ocupación de las vías es una queja constante en los transportistas, que no les permite realizar su servicio normalmente, puesto que se encuentran con personas en las calzadas que ralentizan la circulación de los vehículos, y esto ocasionado por que las aceras están ocupadas por comerciantes minoristas. Y en lugares donde hay ferias de comercio es peor, porque están ocupadas hasta las calzadas.



Es un conflicto que también lo detallan los dirigentes entrevistados en la presente investigación apartados adelante. Donde, tanto el Dirigente de la CUTUP, como el dirigente del Sindicato Eduardo Abaroa, hicieron notar esta problemática.

Inclusive los funcionarios públicos, tanto del La Paz Bus, como de Mi Teleférico, detallaron la ocupación de las vías por los comerciantes informales, como causal para el congestionamiento vehicular.

El sector del comercio dados estos datos y el impacto que provoca, urge reglamentación, y sobre todo programas y planes de reorganización y asignación de espacios. Además de una normativa estricta y dura en referencia a la ocupación de la vía.

CAPITULO 5.

5.1. CONCLUSIONES

El análisis del Transporte Público en la ciudad de La Paz, es un área amplia y con muchas variables a ser estudiadas, una de estas es el proceso de planificación, por el cual se busca soluciones a esta problemática. Mas allá de puntualizar sus aciertos, se trata de encontrar las posibles falencias que en su proceso.

Se planteó en principio los objetivos de:



- Desarrollar el marco teórico necesario para establecer los conceptos que coadyuvarían al entendimiento del análisis, para lo cual se desarrolló: *La participación ciudadana en la planificación urbana*, enmarcada dentro de la **Planificación Estratégica**, la misma que es una metodología de trabajo que parte de una reflexión sobre la realidad actual de una ciudad o de un territorio para llegar, posteriormente, a un consenso entre *agentes y ciudadanía* (todos los actores relacionados) sobre cuál debe ser el modelo territorial de futuro o cuales los medios que permitan la transformación deseada. En la misma que se determina actores de estado, actores de la sociedad civil y actores del sector privado.

La Movilidad, entendida como un conjunto de actuaciones de la administración para facilitar el acceso de los ciudadanos a las diferentes actividades mediante un determinado transporte, la cual según Carmen Miralles se relaciona con la revitalización económica en el marco de la globalización, el cambio de modelo productivo y las nuevas lógicas empresariales, el efecto de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TICs), la globalización cultural o las nuevas formas de consumo. Esta movilidad que está estrechamente relacionada con la **ACCESIBILIDAD**, la misma que establece acceso a una actividad en particular, que se relaciona con la cercanía o no de esta, dependiendo de esta determinar el sistema de transporte para facilitar la movilidad de la ciudadanía.

El transporte Público, comprendido como el instrumento para la reducción de distancias, en compatibilidad con el Medio Ambiente, minimizando sus impactos a través de una estrategia reductora de la movilidad. Donde se establece un sistema de transporte que responde a satisfacer una determinada demanda, enmarcada en la sustentabilidad para reducir los impactos de las externalidades producidas.

La organización sindical en el transporte público, a partir del derecho fundamental que tienen todos los trabajadores y sus agrupaciones para organizarse, que está vinculado a los derechos humanos, consagrado constitucionalmente en tratados internacionales y en la legislación común y especial, los transportistas se organizan en Sindicatos que los representa con el fin de defender los intereses de sus afiliados. Utilizan la negociación colectiva como instrumento para lograr garantías para funcionar libremente e independientemente de injerencias exteriores, protección contra actos de discriminación, discriminación y condiciones de empleo.

Las Negociaciones constituyen la fórmula de resolución de conflictos de interés, extendida a todos los ámbitos a nivel personal y social, donde cada parte trata de ganar el máximo pero a la vez hay un deseo colectivo de lograr una solución equitativa o de mantener la supervivencia del sistema. En este sentido, la negociación es la búsqueda de la deseable fusión de intereses en uno superior y a ser posible, común, del que se deriven los beneficios deseados y con el objetivo del acuerdo entre las partes. La normativa y convenios internacionales permiten utilizar a los sindicatos la **NEGOCIACIÓN COLECTIVA**, o *contratación colectiva*, entendemos el proceso que se entabla entre, por una parte los trabajadores y por otra el empleador.

- En la intención de dar solución a la problemática del transporte público en Latinoamérica destacan dos sistemas de transporte:

El Bus Rápido Transit (BRT), es un sistema de buses compuesto por una red troncal y redes menores de alimentación, tuvo su origen en la ciudad de Curitiba, con un corredor de buses, para luego convertirse en un BRT, dicha experiencia luego de transmitir la experiencia en ciudades brasileras, se exportó a Lima, y luego a Quito. El punto de inflexión fue la implementación del BRT en Bogotá, que consiste en un sistema urbano que opera en forma privada buses articulados de alta capacidad y circulan por carriles segregados exclusivos en corredores troncales, los cuales se integran a un sistema de rutas alimentadores con servicios circulares periféricos con buses de capacidad media. Y a partir de ahí la explosión de auge de este sistema de transporte público.

El Teleférico, un transporte sistema de transporte aéreo constituido por cabinas colgadas de una serie de cables que se encargan de hacer avanzar a las unidades a



través de las estaciones. Una de las primeras experiencias en América del Sur fue en Medellín, ciudad caracterizada por su topografía irregular, con zonas urbanas en montaña con alta densidad poblacional y poco espacio público, experiencia que se exportó a ciudades, sobre todo con las mismas características topográficas, como Caracas, Río de Janeiro, Cali y La Paz entre otros.

- La participación ciudadana en la planificación se determinó que es muy importante en la planificación. UN ejemplo es el caso del transporte público la experiencia que se desarrolló en los Estados Unidos, dentro del programa Nacional de Investigación Cooperativa en Carreteras - NCHRP, dependientes del Consejo de Investigación en Transporte –TRB. La misma que basa el trabajo en la Contextualización de Soluciones Sensibles CSS, donde el contexto comunitario resalta la importancia del entorno, la visión y los valores, que logra soluciones más acordes a las necesidades de sus actores, con el menor impacto.
- La ciudad de La Paz se encuentra ubicada en un medio natural con particularidades topográficas que determinan altitudes pronunciadas en forma de hoyada, se identifica claramente que es una ciudad lineal, que se desarrolló al entorno del río central Choqueyapu y sus afluentes, con miles de ríos subterráneos, que hace inestable el suelo de la gran mayoría de la ciudad. Situación que hace vulnerable a la ciudad tanto a nivel geológico como a nivel de concentración de actividad que se centra en su eje central.

La ciudad en el proceso de expansión llegó a conturbarse con la ciudad de El Alto y con poblaciones aledañas, junto con las cuales forman la Metrópoli Paceña. Donde la movilidad es altamente dificultosa, por un lado porque cuenta con una estructura vial deficiente con vías estrechas; por otro lado el alto nivel de circulación vehicular, que provoca congestiones interminables, caracterizado por un alto número de vehículos de transporte público; y un pésimo sistema de transporte público, que además de no realiza un buen servicio, ocasiona inseguridad y comete abusos hacia el usuario común.

Lamentablemente este sistema de transporte tiene su origen en una solución que se daba a otro conflicto, la relocalización minera que provocó alto nivel de desempleo, para lo cual se desmonopolizó el transporte y se facilitó la importación de vehículos de transporte público pequeños reajustados (MINIBUSES). Condiciones que posibilitaron que el minero con una indemnización en mano tomase la opción de convertirse en transportista público, un sector que con el paso del tiempo fue el refugio para todos los desempleados. Sumado a que el sector no se encontraba normado, el crecimiento de este fue desordenado y sin control.

El crecimiento descontrolado del transporte público ocasionó el estado caótico actual, caracterizado por un mal servicio, congestionamiento vehicular, inseguridad, malas condiciones higiénicas, maltrato y abuso al usuario común.

- En el proceso de planificación del GMLP observamos que en cumplimiento de normativas tanto de la Ley Marco de Autonomías y Ley de Municipalidades, apoyada por normativa interna de Ordenanza Municipal, se incluyó la participación efectiva de la sociedad y la coordinación en la planificación con todos los actores de municipio. Actores que son divididos en sectoriales, territoriales y de vulnerabilidad. De esta manera se incluye a los transportistas como actores sectoriales.
- La participación ciudadana en este proceso de planificación fue aplicada a través de talleres, en los cuales según la información otorgada por el GMLP, tuvo participación de representantes de los diferentes actores clasificados en sectoriales, territoriales y de vulnerabilidad, con los cuales se elaboró la visión general, además de talleres sectoriales para tratar temas varios. Donde se encuentra a los transportistas se encuentran dentro de los actores sectoriales. Un aspecto importante es que el gobierno estatal ni el gobierno departamental se encuentran identificados en ningún grupo de actores, por demás necesarios.



Según Roitman-2008 se identifica tres grupos de actores en la planificación participativa: el Estado determinando su competencia y nivel de actuación, dentro del cual se contempla también al gobierno departamental; sociedad civil, a través de todos sus actores sociales y el sector privado, dentro de los cuales están los desarrolladores, inmobiliarias y sobre todo empresas potenciales de inversión. Un proceso de participación aplicado en la mayoría de los países.

Por otra parte teniendo en cuenta que el proceso de planificación aplicado en el GMLP es del tipo estratégica participativa, de la cual la teoría de la planificación estratégica menciona que más que ser un procedimiento es un conjunto de fases, dentro de las cuales está la fase de diseño de medios, herramientas, lineamientos y sobre todo estrategias, con las que se lograra alcanzar **el modelo consensuado con todos los actores afectados**. Además dentro de los aspectos más importantes esta que los resultados se materializan a largo y mediano plazo, en diversos departamentos municipales, por tanto se debe informar a la ciudadanía que aquella actuación se realiza como consecuencia del proceso participativo realizado en la elaboración del plan estratégico.

De manera complementaria se debe mencionar que la participación ciudadana otorga *“...la posibilidad de presentar alegaciones y observaciones a un proyecto de disposición, como puede ser un plan de urbanismo, consultas y reuniones periódicas con asociaciones y organizaciones sociales sobre determinados aspectos de la acción municipal...”* (Cunill- basada en Sanchez Moron 1984).

A su vez el proyecto del Sistema de Transporte Municipal es proyecto que forma parte del Programa Transporte Masivo, que a su vez, es parte del Sub eje Movilidad, que es parte del Eje La Paz viva, dinámica y ordenada, que forma parte del “Plan Integral 2040 La paz que queremos” del Gobierno Municipal.

Realizando un análisis de todo el proceso de planificación del GMLP, se puede evidenciar claramente que desde la aplicación del concepto de la planificación estratégica hubo falencias, ya que según entrevista realizada tanto a la dirigencia de la Federación de Transporte Público de La Paz, como a la dirigencia sindical del Sindicato Eduardo Abaroa, directos relacionados, los transportistas no fueron tomados en cuenta en el proceso de planificación del Plan 2040 del GMLP, por lo tanto ignoraban los proyectos que se tiene para mejorar el transporte público. Tal es el caso que sorprendió el proyecto del Sistema de Transporte Masivo cuando se hizo público, cuando el proyecto se tenía totalmente confeccionado.

Es así que ellos al no haber sido informados y al desconocer el alcance realizaron una serie de reclamos y protestas. Una vez salvado el escollo de la información del proyecto, solo se buscó adecuar a los transportistas a lo planificado por el GMLP, tan solo llegando a acuerdos de respeto de rutas en las que no los afecten. Es clara la falta de comunicación con los directos afectados y actores determinantes dentro del proceso de planificación del transporte público.

Además de los transportistas tampoco fueron convocados los representantes del Gobierno tanto Nacional como Departamental, actores muy importantes ya que son los que facilitan las herramientas y la posibilidad de consensuar problemáticas integrales que necesiten un trabajo conjunto, como es el caso del transporte. Ya que por ejemplo uno de los grandes problemas de la situación de los transportistas es su actual estado laboral, es un sector que no cuenta con regulación desde sus inicios, es así que el transportista día a día sale a librar la llamada “lucha por el centavo”. Un aspecto que se podría tratar al momento de pensar en intervenir en el sistema de transporte, y este entre la variedad de conflictos que podría tratarse.

La determinación de actores no solo fue equivocada en el proceso de planificación del Plan 2040, fueron equivocados también en el proceso de planificación y diseño del proyecto del Sistema de Transporte Masivo “La Paz Bus”. El diseño del mismo fue exclusivo del GMLP, sin la participación de todos actores involucrados en el entorno



del transporte público, Como ya se indicó el proceso de planificación es una constante retroalimentación entre el ente administrador, en este caso el GAMLP y los actores, para que el proyecto que se planifique responda en las necesidades de todos los actores.

En este caso los actores directos en la planificación son el **ESTADO** representado por las entidades administradoras públicas: **Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, el Viceministerio de Transporte y por la Gobernación Departamental**, para poder proponer y facilitar herramientas para encontrar soluciones integrales. En representación a la **SOCIEDAD CIVIL** está el **usuario** común que contempla los diferentes y variados usuarios. El **PRIVADO** representado por los **transportistas del sistema tradicional**, sector que en busca de ganancias brinda un servicio para otorgar movilidad a la ciudad. Y por último se identificó a un **ACTOR ADICIONAL** que tiene gran incidencia en el tema del transporte público, por su injerencia negativa sobre el servicio, el **Comercio Informal** que desarrolla sus actividades en la vía pública y ocupa las aceras desplazando a los peatones a las calzadas y a consecuencia obstaculizando el tráfico regular del transporte.

Lamentablemente las condiciones políticas entre el partido del gobierno y el partido de la administración departamental y municipal están muy distanciadas, lo que imposibilita comunicación y trabajo conjunto, lo que provoca que las intervenciones en el territorio sean solitarias solo por una entidad y que esta a su vez tropiece con innumerables conflictos en la materialización de los proyectos.

Se debe aclarar que el presente análisis no está en contra de la implementación del nuevo Sistema de Transporte Masivo, lo que observa y evalúa es el proceso de planificación y los efectos producidos. Un proceso que por dejar de lado a los transportistas, primero se está dificultando la implementación del propio proyecto, en los constantes conflictos con estos sobre todo por las rutas y por el costo del pasaje, por ser considerados competencia desleal, segundo se afecta directamente sobre la actividad laboral del sistema tradicional en vez de hacerlos parte del nuevo sistema sin afectarlos. Entonces en la actualidad las condiciones del transporte público es una lucha entre el nuevo sistema y el sistema tradicional de transporte.

Otro aspecto que no se tomó en cuenta es la solución paralela del comercio informal que ocupa la vía pública, una situación que si persiste, la congestión vehicular que se presenta en el centro de la ciudad no se podrá solucionar. Es por esta causa que es importante la participación de todos los actores en las soluciones que se proyecta para la ciudad, los proyectos son intervenciones que al ser aisladas, no solucionan de raíz y en toda su magnitud los problemas.

Se debe dejar de planificar “**proyectos remiendo**” y planificar intervenciones integrales y en trabajo conjunto de todos los actores, para que se atienda las necesidades de la mayoría, además de contar con el apoyo de todas las instancias de administración, para hacer posible las herramientas necesarias y facilitar condiciones de materialización de los proyectos, con el apoyo de todos los grupos sociales.

“En este contexto se confirma que existe una carente y pésima participación ciudadana en el proceso de planificación del Transporte Público, que hace que los proyectos y planes, causen impactos significativos a una parte de los actores, en este caso a los actores privados representados por los transportistas”

“Cuando la sociedad es parte de algo la valora y la hace suya”

5.1. RECOMENDACIONES

El presente estudio y análisis lamentablemente no fue realizado en la ciudad de La Paz, donde se presenta la problemática del transporte público, lo que imposibilitó acceder a mayor información y a mayor contacto con los actores. Lo cual no imposibilitó realizar el análisis de esta problemática y la respuesta de la entidad administradora a partir de su proceso de planificación.



La problemática del transporte público y la escasa o nula participación ciudadana en el proceso de planificación de proyectos son dos áreas muy amplias para analizarse, con diferentes puntos de vista. En este análisis la intención ***fue relacionar la mala participación ciudadana en la planificación de proyectos o planes que resuelvan problemáticas latentes, como el transporte público.*** En tal sentido, el análisis puede ser complementado en diferentes direcciones.

El presente trabajo es el punto de partida para un análisis más profundo y con mayores recursos que se pretende realizar en una posterior tesis Doctoral.

CAPITULO 6.

6.1 Anexos

6.1.1. Bibliografía

- A. DALL'ORTO, *"Pistas exclusivas para ómnibus en la Vía Expresa del Paseo de la república: Lima, Peru"*, CEPAL, informe LCR 448 julio 1985.
- ALEMÁN Vargas Luis Víctor – Tesis Doctoral - "El Transportista vive del volante" – Universidad Mayor de San Andrés – Facultad de Ciencias Sociales – La Paz
- ARNSTEIN 1969 "Ladders of Participation"
- ASSOCIAÇÃO Nacional de Transportes Públicos, *Adaptação do espaço viário para operação de onibus*, Revista de transportes Públicos, edición 8, São Paulo, 1980.
- BRONSTEIN, Arturo – *"La negociación colectiva: un análisis comparativo"*
- CHAPARRO, Irma – *"Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá, El caso del transporte masivo, Transmilenio"* – 2002; *Desarrollo del transporte masivo por buses en América Latina*.
- CHAPARRO, Irma – *"Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá, El caso del transporte masivo, Transmilenio"* – 2002; *Estudios y proyectos previos encaminados a la implementación de un sistema de transporte masivo de pasajeros eficiente para Bogotá*.
- CONVENIO 98 – Convenio relativo a la aplicación de los principios de derecho de sindicación y de negociación colectiva
- DIAGONAL - CEP, 2004, *"Diagnóstico y Estrategias Para el Programa de Revitalización y Desarrollo Urbano de La Paz"*, Gobierno Municipal de La Paz.
- DIPUTACIÓN de Barcelona *"La participación ciudadana en la planificación estratégica territorial"* - Guías Metodológicas para la planificación estratégica.
- EDUCACIÓN obrera 1999/1-2 - *"La negociación colectiva: un principio fundamental, un derecho"* – Números 114 – 115
- GOBIERNO Autónomo Municipal de La Paz - Estudio de Movilidad del – Movilidad Intra-urbana en el municipio de La Paz – Secretaria Municipal de Planificación para el Desarrollo.
- GONZALO, Vargas Fernández, Ingeniero, Oficial Mayor Técnico GMLP, *"El transporte público en La Paz"*
- GUTIERREZ, Raquel, *"Forma liberal y comunal de la Política"*, Inédito, 2000. Citado en PATZI, 2004.
- HERNÁNDEZ Roberto Sampieri *"Metodología de Investigación"*, Quinta Edición
- INSTITUTO de Investigación y Planeamiento Urbano de Curitiba - *"Integración del sistema de Transporte Urbano: la experiencia de curitiba"*, CEPAL, informe E/CEPAL/L.303,31 de julio, 1984.
- MADIEDO, Luis Manuel, Abogado. Profesor de Formación y Orientación Laboral. Miembro de la ACEF – *"La negociación en las organizaciones"* – 2012
- MARTINEZ, Andrés – Nota de investigación del transporte público para el observatorio La Paz Cómo Vamos – *"El transporte público paceño vive su peor hora y su mejor oportunidad"*, 2012.



Según el Instituto Nacional de Estadística INE

- MIRALLES, Carmen. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel Geografía
- MUÑOZ, F. (2006). El tiempo del territorio, los territorios del tiempo. En Nogué y Romero (Eds.), *Las otras geografías* (pp. 235-254). Colección crónica, Valencia.
- NÚÑEZ Javier -Villalba y Florent Demoraes – “El conocimiento de la vulnerabilidad de la red vial como herramienta de comprensión y reducción de la vulnerabilidad territorial: el caso de La Paz (Bolivia)
- PROYECTO del Banco Mundial, Etapa de Concepto. Informe N.: AB4561. Nombre del Proyecto: Sistema Integrado de Tránsito Masivo de Colombia - Financiación Adicional. Fecha aprobada: Julio 2009.
- ROTEIRO da Cidad Do bonde de mula ao onibus expreso, Curitiba, sin fecha.
- RUEDA, Marleen; SEPÚLVEDA, Juan; VEGA, María Luz – “Países andinos, *Hoy son muchos los sectores sociales que exigen de los sindicatos una postura común en el marco del diálogo social*”
- SZASZ, Pedro – COMONOR, boletín técnico N°9 de la Comanhia de Engenharia de Tráfego, São Paulo, sin fecha)
- THOMSON, Ian – “*Impacto de las tendencias sociales, económicas y tecnológicas sobre el transporte público*”, informe de serie DNRI/UT, N° 41, CEPAL, marzo del 2002.
- URQUIZO H. Carlos F. - “*La Paz ¿Saco de aparapita o metrópoli andina?*” —, 2006
- VARGAS, Gonzalo – Oficial Mayor Técnico GAMLP “*El transporte Público en la ciudad de La Paz*”

ARTÍCULOS

- MORALES Carlos Y. ing. “*Participación ciudadana en los proyectos de transporte público*” - Parte I
- PORTER Julie,— “*Respuesta de sindicatos a proyectos de reestructuración del Banco Mundial, el caso de Transmilenio en Colombia*” – 2010
- PAGINA SIETE, periódico - <http://paginasiete.bo/sociedad/2015/6/23/revilla-creo-haya-dano-economico-cambio-ruta-60842.html>
- PRENSA LIDER.com Periodistas Asociados - Artículo de prensa “*Transporte Paceño rechaza Teleférico de Evo y anuncia protestas*” - de fecha 12 de Julio 2012 (LIDER/ANF) – página web <http://prensailider.blogspot.com.es/2012/07/transporte-paceno-rechaza-teleferico-de.html>
- PAGINA SIETE, periódico “*Choferes de La paz ratifican marcha en contra de los Puma Katari*” - de fecha 16 de enero de 2014 –
- EJU Artículo de prensa “*Alcalde convoca a la Asamblea de la Paceñidad para hablar de los Pumakatari*” – 20/01/2014 – Pagina wep <http://eju.tv/2014/01/alcalde-convoca-a-la-asamblea-de-la-paceidad-para-detallar-implementacin-de-los-pumakatari/>
- LA RAZÓN, periódico “*Los Puma Katari inician hoy la transformación del transporte en La Paz*” – 20/02/2014
- TIERRA BOLIVIA PLUS “*Vecinos destacan el servicio de la ruta del bus Puma Katari a Kalajahuira*” – 24/07/2016 Artículo de prensa de la página wep.



<http://tierraplus.com/Bolivia/Social/Vecinos-destacan-el-servicio-de-la-ruta-del-bus-Pumakataria-Kalajahui>

- PAGINA SIETE, periódico “Vecinos de Irpavi y de la Periférica dieron bienvenida a nuevos Puma Katari”- 15/05/2016

- EL COMERCIO – Mundo “Bolivia inauguró el teleférico urbano más alto del mundo” – 30/05/2014 – página web <http://elcomercio.pe/mundo/latinoamerica/bolivia-inauguro-teleferico-urbano-mas-alto-mundo-noticia-1733040>

- PAGINA SIETE, periódico - “52% cree que el transporte mejorará con el teleférico”- 30/11/2014

- PAGINA SIETE, periódico - “El efecto de vivir debajo del teleférico en La Paz” 15/06/2015

- EJU.TV - “65 de cada 100 personas en Bolivia optan por el trabajo informal” – 19/06/2013 - página web <http://eju.tv/2013/06/65-de-cada-100-personas-en-bolivia-optan-por-el-trabajo-informal/>

- PEREIRA, René Morató - Artículo de investigación - “Uso del Espacio Público en la ciudad de la Paz”

- Economía Bolivia “Problemática del comercio informal” – 5/08/2013 - página web <http://www.economiabolivia.net/2013/08/05/problematica-del-comercio-informal/>

- LIZARRAGA, Carmen - Artículo “Expansión metropolitana y movilidad: el caso de Caracas”, EURE VOL 38 | NO 113 | ENERO 2012 | pp. 99-125 | ARTÍCULOS | ©EURE, autora Universidad de Granada – España

- MIRALLES, Carmen - Artículo “Las encuestas de movilidad y los referentes ambientales de los transportes”

- GACETA Oficial de Bolivia. (2009). Constitución Política del Estado. Artículo 76, párrafo I: “El Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. La ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores.”

- GACETA Oficial de Bolivia. (2009). Constitución Política del Estado. Artículo 302, párrafo I, numeral 18.

- GACETA Oficial de Bolivia - (2010) Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Báñez”. Artículo 96, párrafo VII.

- GASETA Oficial de Bolivia- Ley Marco de Autonomías, art. 93 par. III núm. 2

PAGINAS WEP

- Página web www.claseshistoria.com

- Pagina web <http://blogs.iadb.org/moviliblog/2015/08/10/el-teleferico-se-instala-en-la-paz/>

- Página oficial de Mi Teleférico www.miteleferico.bo/

- Página oficial del La Paz Bus, Gobierno Autónomo Municipal de La Paz www.lapazbus.bo/

- Página oficial del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz www.lapaz.bo/



6.1.2. Entrevistas

ENTREVISTA A:

Ronald Gastón Rodríguez Loma

JEFE DE PLANIFICACIÓN INTEGRAL DEL GAMLP

¿Cuál es el proceso de planificación del Gobierno Municipal?

El Gobierno Municipal ha trabajado en un Proceso Técnico Participativo de hace 15 años atrás, Actualmente se lleva a cabo el tercer Plan de desarrollo municipal pensado a manera de largo plazo, proyectado hasta el 2040. Este Plan toca las temáticas más importantes sin descuidar ninguna que englobe la problemática de La Paz: Medio ambiente, seguridad ciudadana, transporte, etc.

¿Cuál es el Grado de participación Ciudadana dentro del proceso de Planificación?

Nos tenemos que ceñir a las normas que nos exigen que tengamos un acompañamiento social, no tanto una validación de toda la estrategia y los proyectos que lo acompañan, entonces para el plan de Desarrollo municipal tenemos que convocar a todos los actores sociales divididos en tres sectores: vulnerabilizados, sectoriales y territoriales. De esta manera construimos el plan de desarrollo municipal a largo plazo.

¿La participación Ciudadana entonces esta solo de seguimiento y no es planificador y decisivo en ninguna escala?

No está en un nivel de Validación si no de acompañamiento de una construcción conjunta

¿Dentro de la Planificación de estrategias, planes o proyectos tienen participación la ciudadanía?

Si, se llevan a cabo talleres de sociabilización en los cuales de acuerdo a la temática y al estado de situación que puede ser medio ambiente, transporte, etc. se conforman comisiones de trabajo conjuntamente con ellos, se expone un estado de situación y algunas propuestas para su discusión y arribar a una visión o meta conjunta

¿Cuál es el nivel de decisión de los ciudadanos en los proyectos, enmarcando sus prioridades?

Tenemos distintos tamaños de proyectos, muchas veces cuando se va a formular el Plan Operativo Anual. Referido al corto plazo en presupuesto, justamente el levantamiento de estos proyectos primero se elabora con los vecinos, se elabora un listado, y se va validando técnicamente de acuerdo a las posibilidades técnicas, económicas y a la prioridad de necesidades que tenga cada zona, macro distrito, distrito. Ahora cuando tenemos proyectos de mayor envergadura por supuesto hay decisiones técnicas, por ejemplo un puente que vaya a conectar barrios macro distritos si tiene que tener una decisión técnica primero y luego se consulta a la parte social, pero en la elaboración del POA siempre está presente el levantamiento de proyectos que propone la gente que conoce su territorio y sus necesidades.

¿Este aspecto es solo a nivel vecinal, no a nivel de gremios, por ejemplo el transporte público participa en los proyectos de aperturas de vías, peatonalizaciones de vías, etc.?

Son Parte de, por que existen varios sectores especializados, hablemos por ejemplo de la Universidad la parte académica que tiene que también muestra su propuesta su enfoque de la problemática, son insumos que nos sirven para planificar una estrategia de movilidad en este caso no solo del transporte, la movilidad entendida como el peatón, el vehículo, la vía en sí y otros modos de transporte importantes.

¿Una vez que un proyecto cuenta con la aprobación, financiamiento e incluso puesta en marcha aprobado por los actores, por qué en algunos casos son paralizados por estos mismos? Ejemplo en caso de la peatonalización de la calle Sagarnaga.

En todos los casos, los proyectos del municipio tienen un proceso de validación, sin embargo muchas veces no hay un encuentro, la aceptación completa, es así que tenemos muchas



veces que enfrentarnos por ejemplo por comerciantes del comercio informal, con sectores del transporte que están opuestos, incluso la implementación del Puma Katari tuvo dificultades, pese a que es un transporte masivo de beneficio amplio para todo el municipio, tuvo oposición del transporte minituralizado. Entonces son procesos que tenemos que coordinar, muchas veces volver atrás, y encontrar las herramientas que nos permita llevar adelante los proyectos que en principio son de beneficio masivo para la gente, no tanto para los gremios o sectores que tienen otro tipo de intereses particulares.

¿Cuál fue el diagnóstico del transporte público, para decidir intervenir e implementar el proyecto del Bus Puma Katari?

La Problemática se extiende desde lo que es el radio metropolitano. La Paz como municipio tiene cerca de 800.000 habitantes sin embargo su área metropolitana recibe cerca de 250.000 personas diariamente, entonces la alta circulación de personas provoca la conflictividad que es un poco complicada en el municipio, en ese marco el diagnostico nos ha demostrado que deberíamos manejar el transporte masivo como una respuesta para mejorar la calidad de vida reducir los índices de contaminación, tiempo de viaje, etc. En ese sentido el bus Puma Katari ha empezado como parte de un Sistema Articulado de transporte, donde no solo es el bus, si no incluye otras políticas, como la pasificación del tráfico, el tema del sistema articulado es una entre otras que son parte de un sistema que acaba de empezar con una meta mucho más larga hacia el futuro.

¿Cuáles son los principales problemas que han detectado en el actual sistema de transporte público?

La miniaturización del transporte, cuando hablamos de transporte pequeño en exceso, genera los llamados trancones o trancaderas, eso por un lado retrasa los tiempos de las personas, reduce su calidad de vida, reduce el crecimiento económico de todo un municipio. Otro tema es la calidad de atención hacia el público la cual es bajísima, no tenemos un transporte de calidad humana, la calidad del transporte que muchas veces pone en riesgo la integridad de las personas.

¿Y del tema del trameaje cuál es la evaluación?, ¿Cuál cree que es el origen?

Son varios temas los que originan el trameaje, no tenemos una autoridad que pueda controlar las líneas y las rutas que deberían completarse en sus tramos completos, entonces no hay este control que se requiere para que todo marche correctamente, como se esperaría.

¿Las autorizaciones de las líneas y la planificación de las rutas las otorga el gobierno municipal?

Si

¿Entonces en el Gobierno Municipal no se dieron cuenta que se estaba entregando demasiadas licencias a nuevas líneas?

A sido un tema que se ha venido arrastrando, sin embargo el gremio ha crecido tanto que se está complicando el manejo y la regulación, es una fuerza incluso política fuerte, no solo en esta gestión, la historia de los gremios de transporte ya tiene una data de más de 20, 30 años y han sido definitivos en muchas decisiones de la ciudad, entonces si se tiene una política sostenida y no se va echar marcha atrás en ese marco. Bajo la ley que se ha aprobado recientemente se está dando curso a que se respete las normas.

¿Qué es lo que origina la idea de un sistema de buses y no otro tipo de transporte?

De acuerdo a los estudios que se han trabajado, la configuración morfológica del municipio tiene ciertas restricciones en cuanto al tamaño de los buses, entonces se había pensado en construir un transporte adecuado a las condiciones y características topográficas, ancho de vía de las calles que permitan los giros, que a la vez permita transportar masivamente a las personas, que nos genere menor contaminación, vía específica que le permita no tener interrupciones en su trayecto del bus. Es así que se pensó en el Puma Katari.

¿El proyecto es importado de experiencias internacionales o es una iniciativa propia del Gobierno Municipal?



Es una respuesta a la problemática del transporte, que no es exclusivamente de la ciudad de La Paz, todos los municipios sobre todo de Sud América, Colombia es pionero, también Chile, Ecuador han trabajado sobre este tema, compartimos la problemática, tenemos casi la misma cultura y también en muchos casos las configuraciones de nuestras ciudades ha permitido que tengamos que asumir este tipo de respuestas que nos parece las más acertadas.

El tema del transporte masivo vs el transporte por cable teleférico tiene sus ventajas, por la reducción del tiempo, la cantidad de personas que se puede transportar. Entonces es una opción valedera.

¿Para el diagnostico como para el financiamiento del Puma Katari contaron con alguna ayuda de organizaciones internacionales como el BID o FMI?

No cuento con información al momento

¿En el proceso de planificación del Bus Puma Katari participaron los transportistas?

Se ha trabajado con estudios, para que nos diga de qué manera debemos enfrentar el problema y luego la socialización, no solo con los transportistas si no con todos los sectores que hacen parte del problema, desde las juntas vecinales, el ciudadano de a pie, hasta los más especializados, como te comentaba que son los académicos las universidades, es más el diseño del Puma Katari ha sido encargado a la Universidad Católica que a trabajo en la apariencia, el marketing de su imagen.

¿Entonces podríamos decir que el Puma Katari es un producto del diagnóstico y la proyección propia del Gobierno Municipal y luego la sociabilización con los actores, tanto a los transportistas y a los vecinos?

En el 2007, y antes ya había el reclamo en todo lo que era el relevamiento de la propia problemática de la ciudad, de todo los actores que nos pedían una solución al problema del transporte, entonces esta fue una respuesta justamente a ese pedido que ya clamaba hace mucho tiempo, el proyecto no es reciente, tiene una data de 10 a 15 años atrás a costado mucho hacer los estudios, validarlos socialmente y la implementación también.

¿Dentro de la implantación del Bus se ha pensado en incluir a los transportistas, se llegó algún tipo de relación?

Con todos los actores, no solo en específico con ellos.

¿Se le preguntaba si el sistema de buses había pensado en absorber a los transportistas, ya que ellos son los directos afectados por la intervención?

El sistema de transporte considera la multimodalidad de transporte, a título personal entonces creo que no existe un criterio de quitar o eliminar un tipo de transporte, por el contrario sean complementarios entre sí, el Bus Puma Katari, el Teleférico no son la solución completa. En ninguna capital del mundo se ha procedido a esta eliminación de algún modo de transporte, se ha trabajado si en una complementariedad para organizarlo y bueno que el servicio a la población sea mejor.

¿Y no se pensó en incluir a los transportistas actuales dentro de ya sea las rutas troncales o las líneas alimentadoras?

El proyecto recién inicio, en todo caso se tiene las paradas multimodales donde deberían articularse con distintos tipos de transporte, que pueden ser el teleférico, minibuses o buses.

¿Me comento que hubo problemas con los transportistas en el periodo de planificación, que tipo de conflictos se tuvo y como se llevaron a cabo las negociaciones?

Esa información no tengo en detalle, lo único que puedo comentarte es que había una oposición, porque justamente se habría afectado a sus fuentes de trabajo, entonces esa era la única oposición que teníamos

¿Qué otros proyectos tienen planificados como complemento al Bus Puma Katari dentro del plan 2040?



La ampliación de las rutas, creación de nuevas rutas, incluir más buses, trabajar en lo que es el sistema articulado de transporte que ya definiría una ruta específica sin interrupciones, inclusión de buses de mayor capacidad, que es un tema gradual la articulación con los otros nodos con el cable teleférico, que está instalando nuevas estaciones, ciclo vías que son parte del transporte en temas de movilidad.

¿En el plan 2040 hace mención de un Tren Elevado, este proyecto está planificado hacerlo realidad dentro del plazo 2040?

En la medida de las posibilidades técnicas y económicas si está considerado, hay una posibilidad que se trabaje, pero hay otras prioridades antes, por el tema de costos, y las articulaciones que ya se nos está imponiendo dado que por ejemplo el teleférico en su instalación no ha proveído esta articulación con otros nodos. Tenemos que trabajar en la adecuación urbana de estos proyectos antes que un tren elevado.

¿Hubo alguna coordinación con la administración del teleférico?

Se ha hecho todos los esfuerzos, pero no han tenido muchos frutos.

¿Fueron dos trabajos por separados?

Pese a que se tiene como municipio una estrategia y proyectos concretos, lamentablemente ha sido imposible coordinar.

¿Ante la negativa de los transportistas de la implantación del Bus Puma Katari cómo se logró el funcionamiento y la convivencia con el actual sistema de transporte?

Se ha trabajado intensamente en lo que es la cultura ciudadana, hubo un trabajo intenso con los grupos sociales, que haya una conciencia de cambiar el sistema de transporte, entonces se ha tomado contacto con los actores sociales, territoriales y sectoriales, lo que ha derivado que cuando uno entra al Puma Katari cambie su cultura que haya respeto a lo público, manejo del medio ambiente con mucho cuidado, preferir el transporte masivo al transporte minutualizado. Entonces esto nos ha ayudado a implantar el servicio del Puma Katari.

¿Y con los transportistas a que acuerdo se llegó?

No hubo tal acuerdo, siempre estuvieron en oposición, pero al fin y al cabo el bien mayor y la ciudadanía se impusieron, ahora uno de los bienes máspreciado es el Puma y todas las personas lo cuidan, es muy difícil que aparezca alguien que quiera bloquear el servicio.

Hasta donde tengo información siempre se trató de coordinar con ellos, pero no había una predisposición.

¿A nivel planificación que falencias encuentra en el Gobierno municipal, dentro de la relación con la participación ciudadana?

Tal vez el tema político, entendemos que hay una posición central del gobierno que está metido en el tema de tener el poder, muchas veces hay la oposición a la implementación de proyectos que tienen un bien y beneficio grande para el municipio, pero como no hay una alineación política entonces se ve interrumpido justamente por actores que tiene otro tipo de fines. Ese sería el principal problema por el que estamos atravesando en la planificación, por su puesto el tema presupuestario que como el gobierno municipal ha llevado una gestión tan transparente, haciendo obras, cambiando y transformando la ciudad se ha visto por conveniente y recordando el presupuesto para que justamente no se lleven adelante estos procesos. Y bueno estamos llevando adelante todos los esfuerzos que necesita para darle continuidad a estos proyectos con los recursos que tenemos, pero habido una merma grande en ese sentido. Entonces como planificación tenemos que llevar prioridades ya extremas con el presupuesto que tenemos y seguir dando calidad de atención al municipio.

¿Y dentro de la participación ciudadana, la participación de los actores como podrían mejorar la aceptación, la aprobación y la materialización de los proyectos con menos conflictos?

Creo que ese es un tema de proceso un poco largo, porque es cultural, no solamente debemos decir con los transportistas por ejemplo, el comercio informal es otro de nuestros problemas



que tiene un arraigo desde la fundación del municipio, no somos únicos en este problema, esta México, Ecuador etc. Pasa entonces por concientizar a la gente que tenemos que mejorar, cambiar, tener más calidad en eficiencia urbana de nuestro municipio, el transporte no está exento estratégico por supuesto, pero creo que ya hay mayor conciencia y se ha avanzado en eso, incluso de parte de los transportistas hay un compromiso de ellos, por ejemplo recientemente ha mejorado todo el sistema de transporte, reducir el trameaje, mejorar la calidad de sus movilizaciones, etc. Entonces se está avanzando gradualmente en eso y es el camino que hemos tomado

¿Y todo esto dentro de una retroalimentación constante?

Sí, es constante, cada implementación de un proyecto tiene sus efectos, entonces la planificación no está escrito en piedra, y tenemos q adecuarnos a esta dinámica que tiene cambios más radicales y más inmediatos. Entonces esto requiere de inversiones, coordinación con los sectores sociales, muchas veces el municipio no tiene esta capacidad inmediata no, pero se hace el esfuerzo para seguir en este proceso.

¿Cuándo el municipio aprueba un proyecto o un plan de intervención, en que instancia cuentan con la aprobación de los actores, en la elaboración del plan, antes de materializarlos o en que instancia se toma contacto con ellos?

Cuando se diseña el plan de desarrollo municipal y se establece las líneas estratégicas se definen algunas soluciones de manera conjunta con los vecinos, la parte técnica tiene esa responsabilidad de la visión completa, entonces es cuando se propone y se recoge también la necesidad del vecino y de la población en todos los sectores. Una vez que se ha validado eso se da curso a través de los proyectos justamente basados en este lineamiento ya aprobado en la población. Ahora los detalles exactos y temas de presupuesto, diseño específico de la obra a construirse no llegamos a ese nivel, pero ya tenemos una validación que es una respuesta a una necesidad de la población y se está dando curso.

¿Hay proyectos con dicha validación y aprobación, que hayan sido bloqueados por estos mismos actores?

Si, han sufrido algunas dificultades, porque cuentan con componente político muy fuerte, el tema del comercio informal por ejemplo es una contrariedad por la seguridad al transeúnte que camina por la calle, el tema del contrabando, higiene, etc. Son temas que por lógica tienen que afectar en lo urbano por temas políticos y por temas culturales.



ENTREVISTA A:
FRANCISCO PEÑARANDA FUENTEALBA
ASESOR DE LA DIRECCIÓN DEL LA PAZ BUS

¿Cuál fue el diagnóstico del transporte público de la Paz para decidir implantar el proyecto del Bus Pumakatari?

En La paz tenemos un transporte público que todavía no está ordenado ni organizado, entonces en base a ello nosotros hemos planificado de acuerdo a la demanda de la gente de los diferentes barrios, la implantación de Puma Katari, justamente hicimos un cálculo de acuerdo a esta demanda que tenemos en los diferentes barrios, para determinar también el número de buses que vamos a utilizar y poco a poco estamos implementando las rutas, ya son tres rutas, que ha sido el 2014 , que ha permitido a la población tener un servicio de calidad, entonces hemos transformado socialmente la forma de pensar de la gente, desde lo que es el transporte común a un transporte de calidad, con valores, con muchos servicio prestados que no lo tiene el servicio tradicional.

¿Qué problemáticas se ha identificado en el transporte público tradicional?

Si, justamente los problemas que vemos en la ciudad son: la desorganización primero, la falta de concurrencia de los servicios tradicionales para colaborar a la gente para llevarle de un punto a otro. Entonces los conflictos que hemos tenido en realidad es que el transporte tradicional no nos permite dar todo el servicio que quisiera la población, para poder satisfacer sus necesidades, entonces la implementación del Puma Katari va en ese sentido. Para dar a la población un servicio que requiere.

¿No hubo una evaluación del impacto que ocasionaba el transporte público tradicional, como, la congestión vehicular, el trameaje, conflictos respecto del costo del pasaje, etc.?

Si, justamente tenemos ese problema en la actualidad inclusive, porque bueno el bus Puma Katari cobra un pasaje más bajo respecto a lo que cobra el transporte tradicional, estamos entre el precio de un micro y un minibús, entonces estamos actualmente con un problema con el transporte tradicional por el tema de tarifas, que nos han solicitado a nivel de La Paz el aumento de tarifas de los minibuses. La Secretaria de Movilidad, está realizando operativos para que este precio se regule y estamos exigiendo, ya que el bus Puma Katari tiene un precio más bajo, estamos regulando esa tarifa, estamos regulando también el transporte tradicional para que brinde un servicio de calidad, para que brinde mejores condiciones a los usuarios, etc. porque el servicio anterior era realmente un desastre, no atendían bien a la gente, te trataban mal, transportes sucios, para en cualquier parte, ahora estamos tratando de controlar a través de estos operativos entregando una roseta. Entonces con operativos de control de calidad en el transporte tradicional

¿Cómo se origina el proyecto del Puma Katari y cuál fue su proceso de planificación?

Inicialmente lo que se ha hecho es ver la demanda de la población, luego comenzar a estudiar otros tipos de transporte en el exterior, se ha ido a Medellín, ha Santiago y a otros lugares, para conocer cuáles son los tipos de transporte que ellos tienen, entonces de acuerdo a eso hemos hecho los estudios necesarios aquí en la ciudad de La Paz para ver cómo vamos a implantar el Puma Katari, de acuerdo a la demanda de la población, de acuerdo a las necesidades de las zonas y luego hemos iniciado con un piloto, la verdad no teníamos la idea exacta de cómo hacerlo, así que comenzamos implementando la primera ruta, que me parece que fue Villa Salome, entonces pondríamos dos rutas cortas que empezar el transporte, entonces asimos la prueba con una de las primeras rutas, y ver cómo nos iba.

Luego de esa experiencia, implementamos la segunda, y empezamos a adquirir conocimiento, comenzamos a ver que necesitábamos muchas cosas, como el tema de recaudo, el tema de atención, generación de valores dentro del bus, y bueno otras cosas más que se necesita en el transporte y fuimos haciéndolas poco a poco, actualmente tenemos en esa misma primera fase, además de esas rutas se implementaron otras dos, una corta y una larga, la de Inca



Llojeta y Chasquipampa, esta es la más larga, entonces de acuerdo a eso pudimos implementar estas tres rutas y comenzar a generar conocimiento.

Luego de ello, en este 2016, estamos implementando cuatro rutas nuevas, pero ya tenemos todo armado, ya tenemos un sistema de recaudo, ya sabemos cómo hacer toda la hermenéutica de la ruta, generación de valores internos a nivel social, cambiar la idea de la población, porque esta es, como usted debe conocer es un poco reacia a los cambios aquí, a lo menos en el transporte no, acostumbrados a tomar el minibus que te lleva de un lado a otro a donde tú quieras y parar donde tú quieras, eso no, aquí tenemos paradas fijas, a través de ello empezar a concientizar y a educar a la población.

¿Me dice que el proceso fue un constante aprendizaje, el alcance del proyecto también fue desarrollándose en el tiempo o se tenía previsto este desde el inicio?

Si. Se tenía planificado implantar un sistema de transporte, que se de calidad, etc. y para esto se ha hecho la planificación de acuerdo a las zonas, de acuerdo a la necesidad de la gente, a las demandas que entraban a la alcaldía y fue construyéndose a través de pequeñas unidades que estaban en el Gobierno Autónomo Municipal, pequeñas unidades que después dieron origen a lo que es La Paz Bus, que esta desconcentrada del GAMLP, que ahora está manejando todo este proyecto, pero inicialmente era una cosa pequeña, de acuerdo a la demanda de la población, la misma que generaba estas demandas que eran atendidas directamente por el alcalde, es de ahí que sale esta necesidad de decir y ahora hagamos este sistema de transporte, hablo con el oficial mayor que tenía algo de experiencia en esto, y a partir de ahí es que se construyó el proyecto.

¿Cuál es el financiamiento?, ¿Son fondos propios?

Es del GAMLP, es de la gente es público, no hay participación externa, por lo tanto estamos con un transporte que tiene un cierto nivel, la palabra más adecuada subvención, que tratamos de evitar esa palabra, pero sí es subvención, pero estamos tratando de bajar esta, porque los costos son altos, entonces básicamente es eso. Nos ha apoyado el BID, pero el apoyo no fue económicamente, si no técnicamente, para justamente determinar estas cosas y ver hacia futuro que nos vamos a convertir y ese futuro planificado es el Sistema de BRT, que es el sistema de buses ya realmente unir desde un punto hasta otro punto de forma rápida, con carril exclusivo, con detenciones en puntos específicos y que permita atravesar toda La Paz, hasta llegar inclusive integrarse con otros municipios, pero esta como una planificación nada más de aquí al 2020 más o menos.

¿Qué evaluación se tiene de la posible recuperación de la inversión, cual es la evaluación hasta el momento?

Estamos en un plan justamente de mejorar desde la dirección, lo que es el máquetin, se están haciendo planes, etc. para mejorar la venta y la tarjetización de personas, aquí en el mercado es común, que la gente está acostumbrada todavía a pagar con las monedas y billetes, entonces lo que estamos haciendo es un plan de máquetin para tarjetizar a las personas, y tener lógicamente mayor seguridad que trae la tarjeta y subir las ventas de las tarjetas con un proceso de marqueteo y con eso bajamos la subvención, sabemos que la subvención tiene un grado alto, pero, lo que tratamos de hacer es bajar eso, hasta que sea lo mínimo posible, no se podemos hablar de quitar porque es un transporte público no privado, porque si quitáramos todo eso que estamos hablando, podría volverse en un transporte privado, pero la idea es que siga siendo de la gente.

¿En algún momento se pudo coordinar la planificación con el teleférico o con los transportistas?

Si, justamente tenemos una integración con el teleférico, pero no es una integración completa, sino a través de un convenio entre el teleférico y el GAMLP, donde dice que se tiene que coordinar todos estos trabajos para integrarse de alguna manera, nosotros lo hacemos, porque los puntos del teleférico están sobre las rutas donde vamos, entonces lo que hacemos es llevar a la gente hasta está el teleférico, y de ahí ya toma el otro transporte, así como también



estamos integrando con las bicicletas y estamos buscando otros tipos de integración que sean multimodal.

¿Tengo conocimiento, que en un principio se estableció un comité a nivel de altas autoridades, con la participación de Alcaldes de ambas ciudades, Ministro de obras públicas y Gobernador, que coordinaban la mejora del transporte público, tiene conocimiento de este y si sigue en funcionamiento?

En realidad lo que tenemos con el Alto es un convenio, donde nosotros les estamos ayudando y les hemos ayudado en los temas de ver la misión y visión, etc. porque el Huayna Bus, ahora MB Bus, también ha tenido este proceso de aprendizaje y no sabía cómo hacer su sistema de recaudo, no sabía cómo tratar a la gente, no sabía cuál era su misión, visión, cuál era su objetivo, entonces nosotros en una primera instancia les hemos ayudado a conformar esto, a tal punto que inclusive les hemos brindado nuestro sistema de recaudo, ¿para qué?, justamente buscando la integración a través del uso de billeteras y lo que estamos haciendo ahora, les hemos entregado nuestro sistema de recaudo, tenemos la posibilidad en el momento que exista algo más avanzado dentro de este convenio, podríamos integrarnos con el uso de una sola tarjeta ya sea de La Paz Bus o del Huayna Bus, el uso de ambos buses.

¿Se convocó a los transportistas antes o en el proceso de planificación del Puma Katari?

Se ha tenido reuniones con ellos antes de la implementación del Puma Katari, durante y actualmente estamos en ese proceso, por que como le vuelvo a comentar, es desordenado este tipo de transporte, entonces se hablado con los sindicatos, para la implementación de las rutas y a través de ello se ha hablado con la gente, para ver si en algún momento podían llegar a dar un servicio de ser alimentadores, cosa que es todavía medio difícil, estamos en ese proceso, pero ellos ya tienen su ruta definida

¿Entonces hay predisposición de los transportistas de ser parte de este proceso de cambio?

Lo que pasa es que estamos en ese camino, pero no todos están de acuerdo, porque son muchos sindicatos, por eso siempre que se implementa una ruta, existe un plan de socialización para mostrar que el Puma Katari no va pasar por esa ruta donde ellos tienen y trabajan. Entonces lo que tratamos hacer es sociabilizar y tratamos de intervenir menos en las rutas de ellos, cosa que prevengamos este tipo de conflicto, aun así no es fácil de contentar a toda la población, y sobre todo a los sindicatos y bueno a que seguir trabajando por la gente.

¿Qué tipo de conflictos se tuvo con los transportistas?

Recientemente tuvimos uno en la plaza Alonso de Mendoza, con la implementación de una nueva ruta, que era con el transporte 21 de Mayo y otro sindicato más, que ahora no recuerdo en este momento su nombre, que lo que hacen es transportar desde el Alto hasta la plaza Alonso de Mendoza gente y lo mismo de subida, ellos hacen eso por 1 boliviano 50, entonces al colocar y hacer restructurar de la plaza, a pesar de que se habló con ellos y se los reasigno a otro lugar, para que ellos puedan trabajar cómodamente, ellos siguieron usando el lugar, se implementó el Puma Katari y se quedaron sin parada, entonces lo que asieron fue bloquear la plaza Alonso de Mendoza y decir que nosotros nunca habíamos tenido ningún acercamiento con ellos y esto era falso, entonces no coordinaron bien como tenían que haber ido moviéndose a su nueva parada. Tuvimos que llegar a un acuerdo y darles una parada en la misma Plaza Alonso de Mendoza, en la Calle Oruro, ya no sobre la calle principal, tuvimos que darles espacio para tres buses, para que ellos continúen con su labor, y los otros buses están sobre la calle América.

¿Se identificó alguno tipo de interés particular de algún sector de los transportistas, que perjudico la relación con el Bus Puma Katari?

En la mayoría de los sindicatos lo que sucede es que ellos se ven afectados por la implementación del Puma Katari inclusive sin conocer la ruta, porque piensan que se va entrar sobre la ruta y eso les va a perjudicar, pero como le digo la política es no entrar en eso, pero se



ven afectados, nos mandan cartas sindicatos indicando que se ven afectados, que se les va quitar trabajo y bueno, no es así, en el momento que se implementa hay un proceso de socialización, se habla con la gente y se les dice por dónde va ir la ruta, primero con los vecinos, luego con el transporte, y se llega a un acuerdo por donde efectivamente tiene que ir la ruta

¿Se ha identificado diferencia en el punto de vista del transportista propietario de más de un vehículo y del transportista asalariado en referencia a esta implementación?

Lo que sucede que esto es algo que esta fuera de la implementación como tal, como le digo, nosotros no queremos afectar el negocio de nadie ni al sindicato de nadie, sino más bien coadyuvar a la gente para que tome rutas alternas, por ejemplo le digo, en la ruta Chasquipamapa, nosotros no vamos por la principal que pasa por Calacoto hasta Cota-Cota, si no que va por atrás por la, va por la Avenida Costanera, y toma desvíos, ni siquiera toma la Costanera, si no que se entra hacia Calacoto y toma rutas alternas y de ahí vuelve a salir por la Costanera, para tomar la calle 21 y se va por los pinos y de ahí recién entra hacia Cota-cota. Entonces esa ruta directa que tienen ellos nosotros simplemente la vamos bordeando hasta llegar a Ovejuyo, entonces no les estamos afectando, quizás alguna que otra cuadra estamos afectando, pero en general no.

Por tanto la afectación al negocio que tienen estas personas no se ve afectada en realidad, eso es lo que creemos pero sin embargo nos llegan las demandas que se ven afectados, no sé en cuanto, para eso abra que hacer una medición y eso no lo hemos hecho.

¿En algún momento se ha ofrecido a los transportistas ser parte del Puma Katari?

Por su puesto, muchas de nuestras personas no solo tienen el trabajo de ser nuestros conductores del Puma Katari, sino que también son conductores de sus minibuses o trufis, etc. u otro tipo de transporte, ahora por que hacen eso, porque en el Puma Katari tienen sueldo fijo y no es todo el tiempo, solo es por el número de vueltas que tienen que dar, normalmente un conductor tiene que dar 4 a 5 vueltas, entonces, termina su turno, puede dedicarse a otro tipo de transporte, y ahí a sucedido un fenómeno interesante, esta gente que trabaja con nosotros, comienza a cambiar el trato que tiene con la gente, ya no trata mal a la gente, los saluda “buenos días, buenas tardes, pase adelante, siéntese”, su minibús es impecable, la calidad de su minibús y su servicio comienza a mejorar, un fenómeno interesante.

¿Los transportistas han comentado que vender su unidad de trabajo e ir a trabajar al Puma Katari, lamentablemente con contratos de 1 a 3 años y verse sin trabajo, no es atractivo, se pensó en la posibilidad de ofrecer otras condiciones laborales, con el fin de tener más posibilidades de atraerlos, y hacer que este cambio de sistema de transporte sea factible?

Lo que sucede en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, no en el Puma Katari, es que los contratos, máximo son anuales, y de tres meses, inclusive yo tengo un contrato de un año y de ahí, al año se me renueva por otro año, si mi valoración es correcta. Entonces es anual la contratación, de los contratos, porque lo que ítem, si tienen permanencia, pero conductores por ejemplo, un servicio así, les hacen contrato de un año, con tres meses de prueba lógicamente al ingresar, entonces tenemos gente, conductores que están muchos años, la verdad es que tenemos gente desde que empezó el servicio, la rotación hay no es alta, la rotación esta en los anfitriones, que es la gente que está atendiendo dentro del bus, porque estos son muchachos (jóvenes) que son estudiantes, etc. que tienen otro tipo de necesidades y se da esa rotación de la gente, salen entran, pero siempre igual que cualquier otra transporte tenemos esa gente capacitada, de muchos que decide quedarse como anfitrión y comenzar a escalar dentro de la estructura, de anfitrión pasa a ser cajero, de cajero pasa a otro puesto y empieza a subir a otros estratos administrativos.

¿Han notado en los transportistas que están en el Puma Katari mayor agrado que estar en su minibús?



Sí, tenemos el grupo antiguo que son de estas tres primeras rutas, que están constantemente con el servicio, pero actualmente con las nuevas rutas, hemos hecho contrataciones de nuevas personas, que exista un proceso de adecuación a estas nuevas rutas de estos conductores, entonces uno que otro dice, que no es conveniente por que no se lanzan las cuatro rutas al de una sola, sino que es paulatinamente, en ese sentido tenemos mucha gente que se está adecuando por grupos y comienza apoyar a los antiguos, y como le digo, hay gente que no se siente muy contenta, por eso es que hay mucha gente que se retira.

¿A futuro se pretende organizar un sistema de transporte donde convivan el transporte tradicional, el teleférico y el Puma Katari, o es que se pretende con el tiempo llegara a erradicar al sistema tradicional?

En cuanto al Teleférico, tratamos de integrarnos, tenemos como le digo un convenio que nos hace trabajar con ellos en la integración, entonces mientras mejor nos entendamos mejor para la ciudadanía. En cuanto al transporte tradicional estamos en el proceso de hablar con la gente, de hablar con los sindicatos y tratar de llegar a consensuar, para que alimenten las rutas que faltan, por ejemplo en esta nueva ruta que isímos, que va hasta la plaza siete lagunas hasta la plaza Alonso de Mendoza, a partir de la plaza siete lagunas ya no hay transporte hacia arriba, y la gente dice que solo hay un sindicato que sube, entonces hemos hablado con ese sindicato, para que comience a apoyar más a esta gente, a partir de ese punto, o desde abajo no hay problema, pero que apoye más, que de mayor recurrencia. Entonces, de lo que se trata es de mejorar el transporte, a través del transporte tradicional también, es por eso que estamos en estos operativos de la calidad de los minibuses, que dejen de hacer trameajes, que cumplan con su ruta y brindar a la población el sistema de calidad que tenemos integrado.

¿El GAMLP es parte del proceso de chatarización del transporte tradicional?

Sí, somos parte de ese proyecto, justamente estamos haciendo toda la planificación para que a partir del siguiente año comencemos con ese proceso de chaptalización, junto con la Secretaria de Movilidad, pero básicamente si, nosotros estamos haciendo todo esto, para ver cómo vamos a implementar, ya tenemos presupuesto y estamos haciendo las investigaciones necesarias, para que esto salga lo más antes posible

¿En este proceso, no se pensó ampliar el tamaño de las unidades, para que el transporte sea masivo?

Bueno, eso no es parte del Puma Katari como tal, sino del GAMLP, el cómo se va a llevar adelante este proceso de chatarización, para que la gente también pueda cambiar sus unidades, y poder acceder a comprarse nuevas unidades, a través de nosotros, pero todavía no tenemos muy bien visualizado cómo puede ser ese proceso, pero entendemos que es necesario, sabes que es necesario el proceso de chatarización, pero el cómo es lo que no tenemos claro.

¿Cómo ve el futuro del transporte público, que meta se trazó el La Paz Bus?

El GAMLP tiene ciertos lineamientos, tiene un plan de gestión, que es el Plan 2040, dentro del cual está la implementación del Puma Katari y dentro de ello está justamente la implementación del BRT hasta el 2040, esta justamente el coordinar con el transporte tradicional y de tener una mejor gestión para los usuarios, en este momento tenemos esa pequeña falencia, por ejemplo no sabe dónde están las paradas y los horarios, nos falta el desarrollo del SAE, nos falta el desarrollo del SAE informáticamente hablando y técnicamente. Entonces la idea de nosotros es llegar al 2040 con el BRT implementado e integrado con los diferentes medios de transporte.

ENTREVISTA A:
VÍCTOR HUGO CASTRO
JEFE DEL DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES DE “MI TELEFÉRICO”

¿Qué originó la implantación del Teleférico en la ciudad de La Paz, que institución la promueve?

Lo promueve el Ministerio de Obras Públicas del Gobierno Central, como se trataba de un proyecto inter urbano entre ambas ciudades, dado que era una competencia netamente del área municipal y el departamental, ambos con limitaciones económicas, por esa razón que el gobierno central al tratarse de un proyecto con bastante urgencia para aplicarse lo impulsó, lo financió y en gran parte lo ejecutó

¿Cuál es el diagnóstico del transporte público primario que tuvo el Ministerio para decidir implantar el Teleférico?

Hubo varios estudios del transporte que los hicieron ambas alcaldías, alguna vez también la gobernación, entonces en base a estos estudios se ha podido sacar un diagnóstico y ver mediadas para poder resolver de manera paulatina, comparar varios proyectos en la problemática del transporte urbano en la ciudad de La Paz, y se van proyectando este tipo de obras para poderlas atender

¿Cuáles son los principales conflictos que se identificó?

El teleférico como tal, así como otros proyectos el La Paz Bus es una especie de BRT hemos tenido problemas comunes como ser la situación de la sociedad, de los actores que tienen que ver con el proyecto, en el caso del teleférico ha sido algo novedoso muy difícil de explicarlo en que iba a consistir, una vez esté funcionando el teleférico en cuanto a impacto, etc. Ahora ya con las líneas en funcionamiento, como ya se han ejecutado las obras, para la fase dos se tiene una gran diferencia, ya la gente conoce de que se trata el proyecto, ya no se dispone de mucho tiempo para explicar en qué consiste este proyecto ya se han involucrado activamente la ciudadanía. Impactos siempre va a ver positivos y negativos, los positivos evidentemente van a ser: la mejora del transporte, aporte a la mejora de la movilidad urbana, una alternativa más al transporte más saludable con el medio ambiente, en muchos casos mejor calidad de servicio, menores tiempo de recorrido.

¿Cuál es el financiamiento del teleférico?

Tanto la primera fase como de la segunda se izó con recursos propios del estado del tesoro general de la nación, lo que ha permitido darle bastante libertad al gobierno de poder decir a quien contratar y como llevar adelante este proyecto.

En principio el Ministerio de Obras Públicas para poder avanzar con el proyecto creo una unidad técnica cuando comenzó con los estudios, con el proceso de contratación inclusive, ya en la medida que ha ido desarrollando la obra, entonces ya hubo una etapa previa a la implementación del proyecto una etapa en la que se capacitó al personal que iba operar y mantener el sistema. Entonces en ese sentido se creo una empresa estratégica, que es una empresa desconcentrada del ministerio de obras públicas, aún sigue siendo respondiendo en resultados, pero ya tiene su administración independiente, así como ENTEL o YPFB por ejemplo

¿Cuántas fases tiene el Teleférico hasta el producto final?

Dentro de los documentos técnicos desarrollados por el Ministerio de Obras Públicas y también dentro de los documentos técnicos desarrollados por el contratista que ha hecho la primera fase, que ya está cerrada, está en operación dentro de las cuales también tienen sus fases de estudio, diseño, hasta la puesta en marcha, pero de manera macro en los documentos técnico que se elaboró en la fase uno hay un plan maestro de teleféricos que son como lineamientos, es un estudio donde se planifica todas las potencialidades del teleférico que podrían implementarse en la ciudad de La Paz, es un plan maestro al 2030, donde se ha dividido por fases, si no me equivoco 4 o 5 fases de los cuales la fase uno ya está concretada, la fase



dos está en plena ejecución y quedan 3 o 4 fases más, obviamente que todo depende la parte económica, si se cuenta con recursos o no, entonces hay ese documento que si se tiene recursos en el futuro, hay una serie de líneas potenciales con puntaje que se les ha asignado en base a criterios técnicos, en función a la demanda y tienen un ranquin, por eso que las más importantes que tenían mayor puntaje han sido las ejecutadas en la primera fase y luego se las ordeno de mayor a menor.

¿Evaluando la primera fase que han desarrollado podríamos decir que se ha logrado éxito, que este sistema de transporte es sustentable?

Dentro de uno de los objetivos que tenía el proyecto, que durante la operación de la obra esta sea sostenible, que genere recursos para sus gastos de operación, de mantenimiento y de administración. Hasta la fecha no hay ningún problema con ello, justamente esa ha sido una de las razones para que la fase dos se ponga en marcha, sin embargo un proyecto grande como este, tiene todavía que hacerse otros proyectos complementarios que impulsen mucho más el desempeño del proyecto. Tenemos unas líneas que son más demandadas que otras, el objetivo es que todas sean altamente demandadas con alto nivel de pasajeros, y para ello muchas veces tenemos que gestionar y así está previsto en el proyecto que se hagan transportes terrestres que sean alimentadores o se complementen entre ambos sistemas. Siempre se piensa en esa complementariedad, la misma que se piensa hacer tanto con el transporte convencional como son los minibuses, los micros, con las líneas que existen ahora o con los nuevos proyectos como son el La Paz Bus que es una especie de BRT, que tiene sus etapas obviamente. Entonces tratamos que nuestras estaciones sean lo más posible conectadas con las estaciones o paradas del BRT. La infraestructura que se construye también en las estaciones del Teleférico hace que sea posible físicamente, luego bien el tema que exista la línea del BRT, que sea administrativa y operativamente sincronizada.

¿En algún punto en la planificación del Teleférico se ha coordinado con el Gobierno Municipal y el trabajo que está realizando con el Bus Puma Katari?

Si, hubo la coordinación desde el principio, un proyecto como el teleférico solo no puede ser la solución total a los problemas de movilidad urbana, dentro de sus características y sus limitaciones, ya que tiene carácter rígido, las estaciones son únicos lugares donde se puede bajar y subir las personas, entonces definir estos lugares requiere mucha coordinación con otras instituciones como el Gobierno Municipal, para que las estaciones estén lo más coordinadas con las paradas del BRT, que son más seguidas. En ese sentido, en un principio cuando el proyecto aún estaba manejado directamente por el Ministerio de Obras Públicas se creó un comité metropolitano del transporte público que lo conformaban los dos Alcaldes del Alto y La Paz, El Gobernador y el Ministro, estas cuatro autoridades se reunían una vez al mes para evaluar el avance y coordinar los proyectos.

¿Entonces podríamos afirmar que el Teleférico y el Bus puma Katari son parte de un sistema de transporte articulado?

Si, Justamente las máximas coordinaciones las ha manejado ese comité, y podemos decir que por ejemplo algunas de las estaciones se han ajustado para que se acerquen a los futuros recorridos de las líneas, hay algunas que ya están implementadas con un margen de 5 años van a terminar de implementarlas.

Dos ejemplos de estaciones que han sido reajustadas, son la Curva de Olguín, que ha sido reubicada que actualmente se constituye en una de las estaciones más demandadas y éxito en ese intercambio modal e intercambio de sistemas.

¿En este comité se presentó algún problema o conflicto de alguna de las instancias y evitar que se siga con este trabajo coordinado?

Si hubo problemas en algunos casos, porque algunas veces en el proyecto modificar trazos de calles o la compatibilidad con otro proyecto, entonces es ahí donde se tenía bastante discusión. A veces en la ubicación de las estaciones no tenía el consenso para poder definir exactamente si era el mejor lugar o no, entonces cada uno vertía una serie de criterios. Pero al final siempre



se tomaba una de las ideas que contaba con mayor consenso. Actualmente ya se ha logrado la sinergia en la base, así que ahora son menos las reuniones, el comité tiene todavía vigencia pero ya es esporádicas las reuniones.

¿En algún momento se incluyó o se planifico incluir a los transportistas dentro de esta coordinación?

No se les incluyo justamente para no desvirtuar tal vez el tinte meramente técnico, cuando se incluye a los actores, como ser los choferes (conductor transportista) que evidentemente juegan un papel muy importante en el impacto directo, toma un tinte social a veces político y entorpece el buen desarrollo del proyecto, pero evidentemente todas las coordinaciones se iban socializando o comunicando a estos sectores, para que entiendan como se ha llegado a la mejor opción y lo que iba a significar esto.

¿En los encuentros con los transportistas que conflictos han podido detectar?

Con los transportistas siempre hubo esa mirada de que iban a ser afectados por los pasajeros que ahora el teleférico y el Puma Katari iban a transportar, incluso han hecho algunas solicitudes de indemnización que no correspondían.

Y se les dijo que, sin ustedes no podría ser, la gente no podría movilizarse, el Puma Katari no va por todas las zonas, el teleférico, tiene esa rigidez que no llega a todos los barrios, lo que más bien se les ha planteado que sean parte de la solución reorganizándose internamente y puedan ser parte de la solución y poder coordinar que rutas pueden ser complementadas al teleférico o nosotros complementarnos a ellos, así iban a optimizar sus recursos. Porque también había estudios donde ellos son bastante ineficientes con su servicio, por ejemplo un chofer que antes estaba en un sindicato daba 4 a 5 vueltas por día y ahora con toda la trancadera (tráfico congestionado) que hay esto se reduce a menos de la mitad, lo que es probable que hagan 2 o 3 viajes. Entonces por ejemplo para que entrar al centro donde nosotros podemos hacer mejor servicio con recorrido más libre, mas recorridos en bucles más pequeños.

¿Cuál fue la posición de los transportistas ante esta propuesta?

Ellos lo ven bien, pero lo ven con algo de cuidado, porque también dentro de esas cosas que plantean hay otros temas que ellos también solicitan que no los puede atender todo el proyecto, escapan de nuestra competencia. Estas reuniones que tuvimos con ellos y que continúan, a la cabeza del Ministerio de Obras Públicas y el Viceministerio de Transportes que es su dependiente, tratamos las solicitudes que ellos demandan, por ejemplo un programa de "chatarización" donde que va colado con todo que estamos manejando, donde a los más antiguos se les ofrece un plan para poder cambiar su vehículo por otros mucho más modernos, se les dijo que hay un financiamiento garantizado para ustedes, la cuestión es que nos sentemos y cerremos el documento. Este es un ejemplo de algunas de las cosas, nos hemos dividido en nueve mesas de trabajo cinco de las cuales son con los choferes, cada mesa trata un tema diferente, todos al mismo ritmo, primero este tema de la chatarización, segundo líneas alimentadoras, para que nos complementemos ambos, tercero es hacer un censo, para que ellos mismos sepan cuantos son, como están, a veces en ese tipo de trabajos ellos se sienten un poco desconfiados, porque quizás se les da mucha información que les pueda perjudicar en sus solicitudes por eso es que están a veces con miedo.

¿Han notado interés de parte de los transportistas?

De parte de ellos parecería que hay interés, estamos haciendo estas reuniones de manera periódica, claro que en estos últimos meses no son tan seguidas las reuniones como el año pasado, pero nunca hubo un rompimiento de comunicación.

¿Se determinaron plazos para el cumplimiento de estos objetivos?

Se han determinado plazos para esta gestión, no tengo a la fecha los datos precisos, algunos son a largo plazo, por ejemplo el tema de chatarización es algo que primero debemos cerrar un



plazo para el documento, y el documento nos dirá los plazos para su implementación posterior, entendemos que para los siguientes 3 años con avance significativo, ya materializándose.

¿Han detectado en los transportistas algún sector o grupo en desacuerdo con este proyecto?

El sector de los transportistas es complejo, es difícil encontrar la mayoría absoluta, que todos estén de acuerdo, si habido casos. Los transportistas ahora están en 5 Federaciones y de distintos tipos, entonces lo que tratamos es hablar con los ejecutivos de estas cinco federaciones y con el ejecutivo central, entonces las reuniones son con ellos donde tratamos de mantener acuerdos. Pero ellos confiesan que en sus bases no todos están de acuerdo, unos son más desconfiados que otros, unos más incrédulos piensan que no habrá solución en ese sentido, pero en líneas generales se va avanzando

¿Se hizo algún tipo de estudio socio económico del transportista para evaluar la posibilidad de cambiar su situación laboral, ya que ellos día a día viven lo que se ha llamado “La lucha por el centavo”, ya que lo ganado en el día es el único ingreso económico?

El Proyecto incluye una evaluación socio-económica que se hizo previo al contrato, pero el problema es mucho más grande porque el teleférico más el bus Puma Katari son proyectos que tienen que analizarse de manera macro y eso lo ve el Ministerio, el tema socio económico, nosotros si lo vemos pero solo desde la perspectiva del proyecto.

¿Qué futuro augura al transporte público teniendo en cuenta el avance del Teleférico como del Bus Puma Katari y los encuentros con los transportistas?

La perspectiva que se tiene es que al final los transportistas terminen sumándose a este equipo, a esta visión de poder resolver el transporte urbano con distintos proyectos, la chatarización, ordenamiento de las líneas, con el censo se pueda saber dónde hay demasiada o menos líneas, que con el Puma Katari y el Sariri (Sistema de Buses similar al Bus puma Katari) que es del Alto todos podamos ir por el mismo rumbo y resolver este problema, ver de aquí a unos 10 o 15 años una La Paz no colapsada, y se siente ya el colapso no de hace 10 años atrás, cada vez se tarda más, y los mismo choferes no lo pueden negar, ellos mismos reniegan con todas las trancaderas, entonces tenemos que ver una solución. Incluso aun yendo más allá, una visión que se tiene, que no solamente sean la solución el Teleférico y Puma Katari, habrá que crear centralidades, desconcentrar oficinas administrativas, todo tipo de acciones para que esto no vaya empeorando, si no vaya mejorando.

**ENTREVISTA A:
WALTER PONCE
SECRETARIO GENERAL DEL SINDICATO DE TRANSPORTE EDUARDO ABAROA**

¿Qué opinión tiene del actual transporte público?

Yo le diría como transportista siempre nosotros, usted sabe el “panadero alba su pan” (Dicho tradicional que hace referencia a que cada uno defiende su trabajo), pero sin embargo hay muchas fallas, pero por muchos motivos, no es solo porque nosotros hagamos el problema, muchos motivos que en este momento tal vez estamos pasando una crisis en el transporte a nivel departamental más que todo a nivel de la ciudad de La Paz, por nuestra topografía, vías, comercio que en todo lugar no nos deja trabajar.

¿Y cómo afecta esta situación a los transportistas?

En este momento más bien habido una nivelación de pasajes desde febrero y estamos más o menos, estamos queriendo de acuerdo a la vida que llevamos a la vida aquí en Bolivia, estamos más o menos no diré el 100%, pero el 50 %, en algo nos ha mejorado, porque en estos momentos el transporte está por debajo de todo.

¿Qué problemas encuentra en el transporte público?

Lastimosamente, antes el transporte público, y es conocimiento de todos, antes nacimos para ser transportistas o heredábamos, nuestros padres han sido transportistas, los abuelos, pero lastimosamente ahora que pasa, les retiran de una empresa o de una entidad pública les dan sus beneficios y se compran una movilidad, y ellos sin conocer lo que es el transporte comienzan a trabajar como les da la gana, esos son los que nos hacen quedar mal, ahora no dicen, ellos, los que han entrado último, dicen todo el transporte, esos es el problema tal vez más grande.

¿Cuál es su opinión del trameaje, cuál es su origen?

El transporte a nacido con trameaje, hace años cuando recién comenzó el transporte se cobraba por lugares, le voy a dar un ejemplo, por decir bajábamos del Alto, con boletos se trabajaba antes, bajábamos por decir hasta la Villa Victoria, se daba un color de boleto, de la Villa Victoria hasta la estación se daba otro color de boleto, de la estación a la Pérez otro color de boleto, o sea el trameaje ha nacido con el transporte, pero lastimosamente ahora hemos modernizado, porque todo va dando vueltas, y por esas cosas de la vida, no falta esa gente que lo ha modificado de distinta forma, bajan desde El Alto hasta la garita, y se dan la vuelta o cobran otro pasaje de la garita hacia el centro, pero sin embargo con esa ley que ha sacado el alcalde, todo eso se está borrando, porque a toda persona que se le pesca haciendo el trameaje, se le da una multa de 100 bolivianos, usted sabe que al día ganarse un boliviano es difícil. Pero también, el primer trameador quien es, la Alcaldía con sus Puma Katari's, porque la Alcaldía de una de sus paradas va sol a la zona central, deja a sus pasajeros y se da la vuelta, mientras a nosotros, el transporte público nos hace trabajar de frente a frente o de cerro a cerro, mientras que la alcaldía no trabaja así.

¿Cuál fue el origen del sindicato Eduardo Abaroa y en qué momento se incluyen los minibuses al sindicato?

El sindicato Eduardo Abaroa es uno de los más antiguos de la ciudad y tal vez a nivel nacional, más o menos el sindicato ha nacido el 1948, casi más de 68 años que tenemos de vida, aparecido con la línea 2, los colectivos que son bien conocidos aquí, que van por el centro, sobre eso aparecido los micros, estos ya sean incrementado, ahora tenemos más o menos en el sector masivo, las líneas 2, las líneas M, CH, J, 9, 139, 132, 30, tenemos varias líneas en el sector masivo, unidades grandes. Ahora en el selectivo, más o menos por el año 1990, han ido apareciendo los minibuses, pero como una necesidad, porque a ratos los buses grandes no podíamos entrar a calles angostitas que hay en la ciudad, entonces ha sido una necesidad que hemos tenido que fundar a los minibuses, para que entren a lugares donde los carros no entraban, entonces ese es el origen que nacido los minibuses, también apareció los carri's, que



son más chiquititos. El sindicato Abaroa es mixto tenemos como le decía micros, colectivos, minibuses, carri's, trufis, entonces es uno de los más grandes que hay en la ciudad de La Paz.

¿Es solo por necesidad la aparición de los minibuses, o es que hubo algún otro hecho que también influyo?

La ley 21060 a mucha gente a relocalizado, mineros profesores, a todos ellos los han indemnizado, y se han comprado, porque era más barato, porque una movilidad, un micro o un bus por decir en ese tiempo valía 40.000 o 50.000, pero lo más barato que era el minibús que no pasaba de 10.000 se han ido comprando, y con eso empezaban a trabajar.

¿Qué piensa del hecho que el tráfico en su mayoría es ocupado por minibuses, no cree que este crecimiento se ha ido de las manos y no se pudo controlar?

Lastimosamente, empezando de las autoridades superiores, que han empezado a meter movilizaciones, usted sabe los minibuses no son originales, todos son transformes de segunda mano que han llegado a Bolivia, y por el precio, que no valen mucho, por un original debe estar unos 40.000, pero los últimos que han llegado no pasan de 10.000, ahora quizás un poco ha subido. Pero ahora en el transporte antes éramos seis sindicatos, en el masivo, donde esta Villa Victoria, Litoral, Abaroa, Simón Bolívar, Pedro Domingo Murillo y uno que se me ha borrado ahora, la cosa es que aparece la relocalización y aparece los sindicatos, van comprando los vecinos en las mismas zonas, se han juntado, han comprado las movilizaciones, incluso aparece los minibuses, pero los minibuses no han llegado para transporte, si no lo han vuelto en otra cosa, usted sabe aquí en La Paz tenemos buenos todo, artesanos, soldadores, entonces el minibús lo han transformado para que sea transporte público, pese que no ha llegado para eso, y han empezado unos cuantos, los otros se han ido copiando y ahora en la actualidad, lo que usted dice habrá uno masivo alrededor de unos 30 o 40 minibuses. Por eso también como le digo la Alcaldía ha empezado a dar permisos y también hablaremos de nuestros dirigentes de nuestra federación, los dirigentes antiguos, también han empezado a repartir las líneas a todas las zonas, ese ha sido el problema tan grande, un tiempo habido que ya no se podía parar, porque han empezado como un pulpo a crecer los minibuses, hasta ahora que se ha hecho una ley que está prohibido crear líneas en la actualidad, pero el problema es que se ha disparado.

¿Cuál es la diferencia socioeconómica de los transportistas propietarios de más de una unidad de trabajo, propietarios de una unidad y los asalariados?

Nosotros tenemos un estatuto, donde todos los socios no pueden pasar de dos carros, a partir de tres carros le damos de baja, ese ya no es transportista, ese es empresario, que es lo que hace uno cuando uno tiene la movilidad o dos movilizaciones, emplea a un asalariado, entonces el asalariado gana para entregarle renta al propietario, también hay propietarios que trabajan con sus movilizaciones. Entonces el asalariado es el que genera dinero tanto para él como para el dueño.

¿Teniendo en cuenta esta diferencia entre el transportista propietario y el asalariado, cuál de estos dos es el mayor responsable para generar los problemas, por ejemplo para el trameaje?

Puede ser el asalariado, viéndole de una forma no, porque el asalariado ya vez, uno tiene que conseguir la renta para el dueño, otro para él, aparte para el combustible y para los demás gastos que se genere en el día, pero como le digo el que más hace el trameaje son, y siéndole sincero, los que bajan de la ceja, porque los que trabajamos aquí en la ciudad, los que tenemos nuestras líneas en la ciudad, no hacemos el trameaje, tenemos que llegar de parada a parada, tenemos controles, porque tenemos un reglamento interno que es bien fuerte para aquel que abandona, aquel que se da la vuelta y todo eso. El reglamento es para todos no se hace diferencia si es asalariado o propietario, la diferencia solo es que el asalariado tiene que entregar renta, pero el reglamento es para todos.

¿Los asalariados están organizados interiormente en otro sindicato?



El sindicato es mixto, propietarios y asalariados y tienen los mismos derechos tanto el propietario como el asalariado

¿Los estatutos del sindicato van en defensa de los derechos de los propietarios o del trabajador transportistas?

Bueno nuestros estatutos están bisado por el Ministerio del Trabajo y el Presidente, cuando hacemos la reforma de estatutos, ellos son también los que nos hacen la revisión, ellos son los que firman, ósea que estamos protegidos tanto por el propietario, como el asalariado, en todo lo que el sindicato tiene que dar, hay muchos artículos donde protegemos tanto al propietario como al asalariado.

¿Teniendo en cuenta la situación del transporte público, cual es la situación socio-económica del transportista?

Ahora estamos regular. Como le digo recién hemos tenido un aumento, pero no mucho. El año 2013 cobrábamos 1,40 el micro y 1,80 el minibús, pero lastimosamente la alcaldía nos hace trabajar a los micros a 1 boliviano y a minibuses 1,50, ahora hemos aumentado un tanto, 10 centavos hemos aumentado de lo que era nuestra tarifa. Yo pienso que los transportistas tenemos que seguir luchando, ahora no estamos ni tan bien, ni tan mal, pero siempre el transporte ha sabido luchar, en las buenas y en las malas nos apoyamos entre nosotros, como le digo hay transportistas que hemos nacido así, desde nuestros abuelos, hay transportistas de ocasión, son los que vienen hacer la prueba al transporte, porque se compran una movilidad, están un mes tres meses, lo venden y desaparecen, en cambio nosotros NO.

¿Qué efectos provocó la aparición del Puma Katari a los transportistas?

Nos afectado, algunas zonas bastante, siempre hemos dicho el transporte nunca es bien reconocido, gracias al transporte en este momento La Paz es lo que es ahora, una de las siete maravillas, cualquier persona sabe que donde ha entrado el transporte, la zona a la que ha entrado ha crecido, en todas las zonas donde hemos trabajado, las calles son ahora pavimentadas, antes eran de tierra o de piedra, en cambio el puma Katari ha entrado a zonas con calles mejoradas, pavimentadas. Pero como le digo si nos ha quitado bastante, pero sin embargo no podemos pelear no, como dice contra la modernización, pero veremos que más nos dan después.

¿Los transportistas fueron convocados en algún momento por la Alcaldía antes de la puesta en marcha del Puma Katari?

NO, no, ellos unilateralmente han hecho, pese que nosotros al enterarnos que iba a ver los Puma Katari, les hemos pedido, les hemos dicho, que no afecte a nuestros socios, porque somos bastantes los transportistas, pero el alcalde nos ha dicho ahora mismo que va implantar tres o cuatro líneas más, pero lastimosamente no podemos luchar contra una Alcaldía, ¿porque?, porque tiene bastante gente de choque, que cuando nosotros algo queremos hacer, una manifestación, un paro, sacan a su gente de choque nos hacen estragos, tanto por medios de comunicación, en la calles. Así que el transporte es enemigo aquí en la ciudad de La Paz.

¿Considera, que debieron ser convocados para la planificación del Bus Puma Katari, al ser los directos afectados?

Todo lo contrario, como le digo hemos pedido reunirnos con el Alcalde, pero nos hemos reunido cuando todo ya estaba hecho, no nos han hecho caso en nada, como le digo nosotros somos, la oveja negra de la ciudad, es que hay mucha gente que ha ingresado al transporte, de todos los sectores, lastimosamente es donde más fácil se puede ingresar, comprarse una movilidad ir a un sindicato, entrar, y después hacen estragos y afectan al transporte en general, por eso somos mal vistos.

¿Se tiene conocimiento que el GAMLP les habría propuesto ser alimentadores de los Buses Puma Katari, en quedo esto?



No habido nada de eso

¿Qué efectos provoco el otro sistema de transporte del teleférico?

Mire, parece que estamos en un aguerra, porque el gobiernos nos ataca por arriba con sus teleféricos, el Alcalde por abajo con los Puma Katari. De la misma forma, el gobierno ha hecho su teleférico igual no nos ha consultado, pese a que nos quita bastante gente, pese a que ahora su segunda o tercera implantación que está haciendo, desde rio seco, hasta el cuartel Tarapacá, desde ahí al centro de la ciudad, ósea eso si nos va afectar, eso sí nos va a matar al transporte. Pero nos hemos reunido con el encargado, nos promete una y otra cosa, nos dice vamos a reunirnos vamos hablar con el presidente, pero, ustedes sabe la política es política, lastimosamente desde que nuestros dirigentes se han metido a la política, unos para la alcaldía y otros para el gobierno, a los del centro que nosotros no tenemos nada que ver con la política nos ha afectado.

¿Qué ofertas les asieron los de la administradora del Teleférico?

No, Nosotros hemos pedido, que por cada pasaje que cobran 3 bolivianos, siquiera nos deje 10 centavitos, ¿para qué?, tenemos bastantes decanos (trabajadores de la tercera), como le decía gracias a eso decanos La Paz es lo que es La Paz, hay decanos que no tienen que comer, y hemos pedido para ello siquiera 10 centavos, porque ellos se han esforzado haciendo la ciudad, entonces es un monto que no perjudica, es 10 centavos para estos caballeros que dan pena, y hemos tenido reuniones y reuniones y no hemos conseguido nada, pero sigue en pie el pedido.

Entonces el teleférico como es más directo no hay trancaderas, y ahora que están haciendo la última fase, va venir desde Rio Seco, va venir de Senkata, entonces va entrar más directo al centro, la gente va preferir más, que tomar vehículo.

¿El teleférico no les propuso ser alimentadores de esta red central?

Sí, eso nos ha propuesto, que nosotros seamos los alimentadores, es decir traer gente a los puntos, pero nosotros tenemos líneas establecidas que no podemos desviar, si quisiéramos hacer, por decir, meter otras líneas o crear otras líneas eso es un poco difícil, ahora ya no se puede, La Paz está colapsado, y no se puede hacer eso.

¿Ósea que modificar las líneas del transporte, es prácticamente difícil, entonces que piensan hacer frente a esta situación?

Sí, es difícil cambiar las líneas. Ahora nos queda reunirnos, hemos pedido reunirnos con el presidente, y a ver que nos da, de las propuestas que le vamos hacer, que también nos propone, porque usted sabe, ahora parece que el gobierno nos está prometiendo muchas cosas y no solo a nosotros, sino a muchos sectores, porque quiere ser reelegido, a ver si nos da una solución, no solo para el transporte, sobre todo para esos viejitos que han dado todo, que ya tienen 80, 70 años, los primeros transportistas, a esos más que todo, porque nosotros podemos trabajar, pero ellos no.

¿Con la puesta en funcionamiento tanto del Bus Puma Katari y del Teleférico, ha notado que el número de transportista ha disminuido?

No, siguen los mismos, yo le voy a contar un poquito hacia atrás, antes han llegado tipo Puma Katari, los ENTAS, eran hasta más grandes, han durado unos dos o tres años y luego han desaparecido, esto del Puma Katari para nosotros también va a ser un tiempito, porque la alcaldía esta subvencionando bastante, y no sé de donde seguirá sacando dinero para seguir subvencionando, mientras que nosotros, aunque nos digan, que con sus latitas, pero seguimos trabajando, nosotros no cobramos a los ancianos más que 1 boliviano, escolares, subvencionamos también nosotros, pero la gente no reconoce eso.

¿Cree que el transporte masivo o el miniaturizado puede ser la solución al transporte de la ciudad?



Como le digo, ambos somos necesarios, porque el transporte masivo con lo que es un poco grande se necesita para llevar más gente, pero lastimosamente no pueden entrar en algunas zonas periféricas, hay lugares que no entran, por eso la necesidad del minibus, a esos lugares tiene que llegar el minibus.

¿Teniendo en cuenta la topografía de la ciudad, y que toda la circulación confluye al centro, se produce una saturación incluyendo ambos transportes, que solución podríamos dar?

Hemos pedido al Alcalde para tener un mejor servicio, que nos de vías expeditas, ahora lamentablemente en todo lado parquean las movilidades, parquean a la derecha a la izquierda, calles angostas de doble vía no hay como pasar, y por otro lado los gremialistas que ocupan las vías, entonces nosotros tenemos que estar esquivando a todos.

Perdóneme que le diga, ya no hay ley en la ciudad de La Paz, el tránsito debido a que la Alcaldía creo a sus guardias municipales, el tránsito se ha hecho a un lado, cuando le conviene aparece, cuando no, no. Por eso todo es un caos en la ciudad de La Paz, aparte todo los días hay manifestaciones, esta tarde llegan los discapacitados que será de nuestra ciudad.

¿No se vio la posibilidad de organizarse ustedes mismos a partir de la federación, ya que la administración no lo hace?

Si lo hemos hecho, toda clase de ideas hemos presentado, inclusive los que lleguen de El Alto y a no entrar al centro, por decir los que llegan por la calle Kollasullo y la calle Garita, darse la vuelta y volver al Alto, Los que llegan por la Autopista, llegar hasta la cervecería y volver. Así hemos tratado de dar soluciones, pero lamentablemente cada uno jala para su lado, cada uno busca su bienestar y casi es imposible ponerse de acuerdo.

Entonces así estamos trabajando, para ver, como usted dice, para ver en el futuro, porque nosotros nunca vamos a dejar de ser choferes, hasta no poder manejar, pero nosotros seguiremos.

¿Se hereda el Oficio?

No, somos solo nosotros, nuestros decanos que andan por ahí y nada más.

¿tiene algo que acotar?

Si, solo decirles a todos que nosotros también somos ciudadanos como cualquiera, tenemos nuestros hijos, nuestra esposa, y también llevamos alimento a nuestras casas, que nos miren igual que ellos, no como lo peor, yo sé que hay gente que nos hace quedar mal, como en todo lugar, hay malos, pero sin embargo ahora los estamos agarrando, los estamos chicoteando para que se a recten, pero como lo que le decía, somos igual que ellos y que nos miren de la misma forma, nada más, gracias

ENTREVISTA A:**GONZALO CHOQUE HUANCA****SECRETARIO GENERAL DE LA CENTRAL UNICA DE TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ****¿Cuál es la evaluación de la situación del transporte público en la ciudad de La Paz?**

En primera instancia el transporte, como usted también lo sabrá el transporte en la ciudad de La Paz se ha considerado un caos, de verdad todas nuestras vías están llenos de gremiales, no hay vías expeditas, ni las troncales, están llenas de parqueo, eso impide de que tengamos un servicio pleno, y quien sabe ha sido uno de los motivos, que posteriormente vamos a ir desarrollando los puntos que conciernen al trameaje, pero la verdad es que habido un desinterés de más de 15 años de parte de las autoridades, siempre han querido buscar cargos políticos, hasta satanizarlo al transporte, porque nunca han dado respuestas claras y si en esta oportunidad están buscando alguna mejoras, han sido a razón de algunas presiones radicales contra el transporte que hoy lo estamos sintiendo, porque no lo habíamos visto de esa forma

¿Cuál es la razón para que el transporte público haya crecido y se produzca este caos que me menciona?

Bueno si hacemos una recopilación después del 21060 y la relocalización mucha gente se ha quedado sin trabajo, yo quiero indicar que el transporte es un gremio tan noble que ha cogido a mucha gente desocupada y hoy por hoy hemos tenido estos problemas, porque ellos han adquirido movilidades, quien sabe con algunos créditos bancarios, y para cubrir esas deudas han tenido que optar por algunas cosas que no han sido favorables para el transporte, uno de los ejemplos ha sido la oferta y la demanda, si teníamos anteriormente una tarifa de 2 bolivianos, ellos por cubrir esa deuda, ellos lo bajaban a un bolivianos, lo bajaban al monto que ellos querían y eso ha perjudicado mucho al transporte. En síntesis lo que queremos decir que el transporte ha tenido que ser como una esponja de toda la desocupación que existe en la ciudad de La Paz y no solamente en la ciudad de La Paz sino también en muchos departamentos.

¿Porque cree que es tan accesible el ingreso al transporte y a los sindicatos?

En un cierto tiempo habido mucha flexibilidad, puesto que también en la ciudad de La Paz, tanto en la ciudad de El Alto han estado en un proceso de crecimiento, entonces las zonas alejadas requerían servicios, entonces eso obligaba a que los sindicatos tengamos que recibir más movilidades, más socios dentro de los sindicatos, al sector que representamos no, pero en la actualidad estamos viendo que está siendo perjudicial para nosotros este tema, puesto que después de más de 16 años hemos podido conseguir una nivelación de tarifas y con seguridad mucha gente que está en otro gremio que tiene la posibilidad de ser, quien sabe sastre, puede ser un albañil, puede tener otras profesiones, pero que de pronto no les vaya a ser tan rentable con esta nivelación de tarifas y puedan querer al transporte, entonces nosotros estamos viendo de que ya es el momento de cerrar las puertas, porque quien se va sentir más afectado va a ser el mismo transportista.

¿Cuál es el origen de la federación y el alcance de afiliación incluye a los micros o solo minibuses y carri's?

Lo que a que puntualizar, creo que es necesario, Rural y por otro al Transporte Público Urbano.

La Federación Departamental de Transporte aglutina a todo tipo de transporte organizado, según Gonzalo Choque Huanca, Secretario General de la Central Única de Transporte Urbano de La Paz, en entrevista realizada, dice "...que la Federación es Departamental, es decir agrupa a todo lo que concierne entre camiones, flotas departamentales, también está las modalidades de buses, micros, minibuses, carri's, trufis, taxis y hasta podríamos hablar de algunos vehículos a tracción humana que también están dentro de la federación departamental de trabajadores.



La Federación tiene unos 60 años de antigüedad, prácticamente nos da, que podamos agrupar o abrazar a muchas modalidades de servicio público tanto provinciales, interdepartamentales, porque tenemos relación con los otros departamentos a través de una confederación nacional. que la Federación es Departamental, es decir agrupa a todo lo que concierne entre camiones, flotas departamentales, también está las modalidades de buses, micros, minibuses, carri's, trufis, taxis y hasta podríamos hablar de algunos vehículos a tracción humana que también están dentro de la federación departamental de trabajadores.

La Federación tiene unos 60 años de antigüedad, prácticamente nos da, que podamos agrupar o abrazar a muchas modalidades de servicio público tanto provinciales, interdepartamentales, porque tenemos relación con los otros departamentos a través de una confederación nacional.

¿Qué problemas puede identificar en el transporte urbano?

En primera instancia nosotros siempre hemos reclamado persistentemente que la autoridad de importancia, no este año o el año pasado, sino casi desde 10 años atrás, que si habido un mal servicio, esto debió haber sido analizado.

Ha sido desde hace muchos años, esto data desde hace más de una década, que las autoridades nunca han tomado importancia en el tema económico acerca del transporte, que quiere decir, que desde esa época nosotros vamos insistiendo en que si no era un incremento quien sabes relativamente a lo que hacía el Gobierno, pero gradualmente hubiéramos ido incrementando en un porcentaje mínimo de 10 centavos por año, en este momento no estaríamos hablando de un mal servicio. La necesidad que ha vivido el transporte, prácticamente ha obligado o fomentado el trameaje, porque ya no se podía subsistir con un servicio de 1.50 bolivianos de una villa a otra villa, el cual ya no daba para el mantenimiento, ya no daba para la canasta familiar, ya no daba para los insumos de la movilidad, para una llanta o una batería, que está en constante crecimiento el precio de estos insumos, mientras nuestras tarifas se han mantenido congeladas durante más de 15 años. Entonces ese ha sido un problema latente, que si hoy hemos conseguido una nivelación, estamos siendo presionados por las autoridades.

¿Cuáles son los motivos para la congestión vehicular, donde el casi 100 % es copado por los minibuses?

La autoridad en este caso, las Alcaldías, habido un descontrol de parte de los mismos gremiales, porque deberían crearse espacios donde toda esa gente pueda ir hacer sus ventas y no así en las calles, y no lo digo yo, lo dice la población también, si viene usted a la ciudad de La Paz no va encontrar una sola acera que no esté una señora vendiendo, entonces que hace el peatón usa la calzada, y la calzada es para los vehículos, y si antes teníamos tres carriles, hoy apenas contamos con uno, un claro ejemplo es la calle Tumusla o la Max Paredes, donde se nos imposibilita llegar de un sector a otro con la fluidez que nosotros anteriormente, le hablo hace unos 10 años atrás lo podíamos hacer.

Entonces estos factores han sido incidentes para que hoy por hoy el transporte, este como este, nosotros hemos hecho conocer estos problemas a la autoridad, pero ellos se escudan que primeramente nosotros demos el primer paso y posteriormente ellos hablaran con estos actores, que son los gremiales, pero hasta la fecha no hay resultados, seguimos en la expectativa que esto se pueda dar, pero los problemas del caos en la ciudad de La Paz es a consecuencia también, y no quiero decir que el transporte no lo hace, si lo hace, aquí están inmiscuidos también los mismos particulares, que si vamos por la avenida Arce está totalmente cerrado, son cinco carriles los que existen cuatro están ocupados con vehículos que están estacionados y uno para poder circular, que hace la autoridad, entonces esta son algunos aspectos que influyen para que la ciudad de La Paz tenga un congestionamiento total en el servicio.

¿Respecto del trameaje, decía que es por necesidad y que la federación dentro de sus funciones está el de organizar la líneas, entonces no se ha pensado reorganizarlas, para que las que son características de hacerlo no puedan acceder al centro de la ciudad, como las líneas de El Alto o las de la Zona Sur?



Esto se ha practicado en la gestión del Alcalde, si no me equivoco, Chazarreta, habido una gestión, donde se pretendido implementar un servicio de transporte, con un denominativo "Plan margarita", el cual no se ha podido viabilizar, porque no ha tenido la relación con los actores, no nos han hecho partícipes, lo han querido trabajar unilateralmente y esto nos ha traído muchos problemas. Ahora lo que también se tiene que entender, que dentro de las rutas y recorridos, muchos sindicatos tienen líneas que vienen desde Villa Adela hasta Villa Fátima o hasta Pampahasi y tampoco se han dado solución a esos servicios. Entonces es por ello que no ha sido tan efectivo la propuesta que se ha planteado por la gestión de Chazarreta, Ahora lo que está planteando el alcalde Revilla pero nosotros no lo vemos con buenos ojos, lo que se quiere hacer, quien sabe, es desplazar al servicio inter ciudad, queriendo implementar un servicio metropolitano, que tampoco está lejos, pero sin embargo nosotros como transportistas vamos hacer una fuerza para contrarrestar esta actitud de la coordinación de la Alcaldía.

¿Y la Federación no intento reorganizar a las líneas?

Reorganizar no, eso sí podemos hacer ciertas modificaciones, actualización, supresiones o ratificación de algún recorrido, que está dentro de lo que hemos trabajado con la autoridad también, pero hasta el momento lo cierto es que ese no es el problema para el caos vehicular, ni tampoco es un problema que nos da a entender por ejemplo lo que es el trameaje, este ya le dije como se ha gestado en la ciudad de La Paz, ha sido por una necesidad, si la autoridad, estamos en un tiempo, en que se está nivelando las tarifas y hoy por hoy puedo garantizar que en un 95% en la ciudad de La Paz, ya se está controlando con algunas normativas y sanciones que se está dando de parte de la autoridad, que nosotros también no queremos soslayar aquellos compañeros que están actuando de mala fe y queriendo persistir con este mal servicio, hemos aceptado que exista estas sanciones, pero si, lo que no queremos es que existan exageraciones, pero se está controlando, lo que no entendemos si tal vez su pregunta va a que no ingresen los del alto al centro, y en el pasado se ha intentado, pero no ha resultado y lo hemos visto otras vez con este Alcalde y con la dirección de movilidad que pretenden hacer lo mismo, y por lo visto ya viene una reacción y una negativa por parte del transporte, porque eso significaría suprimir muchos recorridos, donde ellos en el pasado, hace más de 30, 40 años han trabajado. Entonces me parece un desacierto de parte de la autoridad si pretende implementar esto.

¿Qué consideración tiene la federación de los proyectos de la administración pública como el Teleférico y el Bus Puma Katari?

Bueno en el tema del servicio aéreo por cable que se ha implementado en la ciudad de La Paz, el Teleférico, prácticamente, sobre todo en la línea roja, nosotros no habíamos interpretado en su debido momento como una afectación al transporte, pero una vez que entro en funcionamiento se ha podido notar que en un porcentaje, aunque los estudios digan, nosotros en la práctica hemos podido demostrar, de que los días jueves y domingo, el usuario prefiere usar el teleférico, entonces habido una afectación hacia el transporte, en especial al inter ciudad, prácticamente donde se ha sentido que este servicio aéreo ha tratado de minimizar la fluidez de pasajeros, pero sin embargo a las vez se ha creado la línea verde, que ya está en funcionamiento, que si tenemos algunos acercamientos con la autoridad, en este caso con mi teleférico, donde estamos proponiendo que debe haber un tipo de compensación hacia este servicio, que es el transporte, donde nosotros trabajamos, entonces estamos en negociaciones, esperando llegar a un acuerdo, eso no está lejano, pero no estamos de acuerdo a que se sigan implementando, puesto que todo lo que se ha hecho, se está haciendo unilateralmente, sin la participación de los transportistas, que somos la parte fundamental en el servicio que realizamos en la ciudad de La Paz.

En el tema del Puma Katari, hay que ser claros, ellos lo han hecho en un momento donde prácticamente, en vista que no podían dar soluciones a un servicio que como ya lo había manifestado, era caótico, han preferido crear un servicio de buses como el Puma Katari que sin embargo no deja de ser un servicio de trameaje, porque este si es un servicio de trameaje, por que no cruza el centro de la ciudad, llega a un sector de la ciudad y retorna, sin embargo a servicio urbano, al que nosotros representamos se nos obliga a cumplir desde una villa hasta otra villa, o sea me parece que no estamos actuando correctamente, en ese tema ya hay



disconformidad de parte de los compañeros , que seguramente se va querer implementar otros servicios, que con seguridad nosotros vemos que esto es, a corto plazo, que también no va a tener mucha sustentabilidad en el tiempo, ¿Por qué?, porque ya hemos visto que hasta el momento ya están 15 Puma Katari en talleres totalmente malos, arruinados, porque a ellos les subvenciona la Alcaldía, les subvenciona la autoridad, pero sin embargo nosotros los transportistas, tenemos que hacer el sacrificio, velar por nuestra herramienta, ver que está mal y hacer los arreglos con nuestros propios ingresos y no así con una subvención que anualmente es de 60 millones que llega hacia el Puma Katari, entonces son nuestros impuestos, que nosotros también juntamos como transportistas, que no se está tomando en cuenta, que en su debido momento la población va protestar, porque no se está utilizando el dinero de una buena manera.

¿En el caso del Teleférico ustedes fueron convocados previamente a la planificación de este transporte?

Si en la línea roja, no voy a negar, ha habido una conversación en ese entonces con el gobierno, donde se nos ha propuesto también, un crédito chino de 100 millones de dólares que iba venir para la renovación del parque automotor, que hasta la fecha tampoco se ha efectivizado ese crédito, que solo está en veremos, eso preocupa también y es por eso que ya no hay credibilidad hacia las autoridades, y en estas líneas que se están queriendo implementar, la morada, la blanca, y no se otras más que están en el Alto, hay un total rechazo, y esperamos no podamos ser un conflicto, porque primeramente nosotros participamos del diálogo y sin no hay una concertación entramos a convocar movilizaciones

¿Cuáles son las falencias desde su punto de vista para no llegar a un buen acuerdo con la administración del Teleférico?

Yo pienso que no se está trabajando en coordinación, yo había pensado en algún momento que si hubiera coordinado en este momento, por ejemplo el tema de la feria 16 de Julio, si hubiera sido concertado con el sector del transporte, la línea roja, hubiera tenido más afluencia quien sabe si bajaba la Ballivian y no perjudicaba tanto a esa feria, si usted se da cuenta los días jueves y domingos es donde hay más afluencia y los demás días es un servicio que no da mucha utilidad, con diferencia la línea amarilla que si hace un servicio a la zona sur, que si está causando en mayor porcentaje una afección al transporte.

Entonces nosotros siempre hemos sido claros, que hemos aceptado que baya una línea, pero no que vayan más líneas de teleférico, que a la ciudad lo están volviendo una tela araña, donde ya ni siquiera nosotros vamos a poder ser alimentadores, porque van a bajar en una estación donde se van a bajar de una y subir a otro sector, entonces de que serviría el transporte público, de que serviría como alimentadores si pudiéramos ser, no lo vamos a ser y se prefiere con este transporte, está ciudad que está saturada de problemas, el usuario, el peatón, prefiere bajar del teleférico y caminar unas cinco o seis cuadras y llegar a su destino.

Entonces son algunos factores que hemos visto también y es por ello que estamos todavía queriendo entrar en nuevas tratativas para poder llegar a un acuerdo.

¿No se les propuso ser parte del teleférico, quizás absorberlos como empleados públicos, o a ustedes no les interesó?

Hemos sugerido eso, hemos indicado que nosotros, como algunos compañeros que ya prácticamente han pasado de edad, que ya no tienen fuerza para poder seguir, sean ellos los que hay puedan trabajar, pero todavía sigue en veremos, no hay una respuesta clara de parte de la autoridad, entonces mientras no logremos concertar un acuerdo todavía sigue ahí, hemos propuesto también ser como accionistas de alguna de las líneas, hemos visto que si invertimos en una movilidad alrededor de 15mil dólares, si hacemos una reunión de 100 compañeros llegaríamos a tener un buen monto y con eso podríamos comprar todos los servicios que hace el teleférico. Entonces hemos visto desde todo punto de vista buscar cómo llegar a entendernos con las autoridades, pero hasta el momento solo está en que tengamos reuniones posteriormente.



¿El proceso de renovación de sus vehículos que les propuso el gobierno empezó?

No, estaba en un tratamiento donde nos dijeron que iban a llegar vehículos nuevos y que el vehículo viejo que teníamos iba entrar como parte de pago y a consecuencia te iban a dar otro nuevo, pero no está aún en función, han resultado ser solo palabras, que en su momento si se lo ha considerado, pero hasta el momento nada, no hay seriedad de parte de las autoridades y nosotros como transportistas vemos, que tampoco va a ser viable, imagínese comprar un bus con 90 mil o hasta 100 mil dólares, para una tarifa de 2 bolivianos, prácticamente tendrías que pagar unos 30 años, toda una vida y cuando lo tengas pagado, ese vehículo ya no va a valer lo que costaba a un principio, entonces no es una salida. Deberían traer proyectos que prácticamente vengan y sean accesibles al mismo compañero. Han llegado unos vehículos chino que están con un precio de 15 mil, 18 mil dólares hasta 20 mil, que si se han arrojado a comprarlos, que si se puede cancelar ese monto, la verdad que 100 dólares es muy difícil.

¿Y la administración del Puma Katari no les propuso ser parte de sus transportistas?

Si, en algún momento, en son de broma quien sabe si vale el término, se nos dijo que nosotros podemos ser parte, es que ellos ya han podido ver, prácticamente han palpado, que nos es sustentable, con los pasajes, por más que el servicio sea eficiente, tiene que haber una subvención, que el futuro va hacer mayor, si un vehículo nuevo en este momento está subvencionado con 60 millones anuales, imagínese de aquí a unos 5 años ese vehículo va necesitar un cambio de diferentes aspectos de la movilidad, va ser mayor la subvención.

Entonces por eso nosotros decimos, que la Alcaldía lo que propone es hacer gestión, es buscar una imagen diferente a otros gobiernos y posteriormente no sé cuál sería el resultado, pero nosotros vemos que se está haciendo un mal uso de nuestros impuestos.

¿Este rechazo a la propuesta es del sector de transportistas propietarios o también están incluidos los asalariados, ya que ellos sí podrían ser absorbidos por el proyecto del Puma Katari?

Han estado, y quiero indicarle que nuestros conductores en el Puma Katari tanto en el Huayna Bus del Alto, están siendo de nuestro gremio, están ahí, pero ellos mismos han visto que, en el Alto por ejemplo no hay seriedad, y como están con contrato, están retornando al seno del sindicato del transporte y ven que no hay seriedad y no hay seguridad de poderse quedar como uno más no. Entonces los mismos compañeros nos han demostrado, de que el trabajo que ellos tienen solamente es temporal.

¿Ellos han manifestado que falencias existen para poderse quedar como transportistas estables?

Es que no hay políticas para que se puedan quedar, solamente están a contrato, entonces una vez que sean echados, donde van aterrizar, entonces otra vez van a tener que volver al gremio que hoy estamos aguantando, entonces ellos saben que solamente es temporal, pese a que quien sabe ganen aún más, pero no están siendo considerados como parte del proyecto.

Yo veo con más claridad que no hay buenas políticas, yo entiendo que el contexto, el medio ambiente en el que estamos, no está para un sistema que usted pretende enfocarnos en este momento. No hay vías expeditas, vías exclusivas para un servicio tal que queremos implementar, no hay, en la ciudad de La Paz esta todo saturado, son vías angostas, prácticamente no se va poder efectivizar ese servicio, ahora quien sabe en Santa Cruz, en otros departamentos, pero no hay una empresa que pueda ser seria, como en otros países, se ha manifestado, bueno, yo le compro su herramienta le permito que sea parte de mi empresa y listo no, pero a nosotros quien nos devuelve nuestro capital, cuando habido problemas, nosotros hemos dicho bueno nosotros vamos a ir a parar nuestros vehículos a la puerta del teleférico y que nos devuelva nuestro capital, porque esto es solo sacarnos , y ante esa situación el gobierno no tiene una respuesta el gobierno, las autoridades, entonces hay problemas por ese lado, tendrían que haber buenas políticas en el país para que nosotros podamos entrar también y ser parte tal vez de esto.

¿Teniendo en cuenta la actualidad cual es el futuro del transporte público?

Bueno, el transporte todavía tiene que hacer un cambio gradual no podemos nosotros como transporte público y sindicalizados dentro del departamento de La Paz decir que va cambiar, porque primeramente los actores tienen que ponerse a trabajar, y aquí incluyo a la Alcaldía para que haya un buen servicio tiene que haber vías expeditas, mientras no haya esas vías expeditas, para nosotros va a ser muy difícil dar un buen servicio, por un lado, por otro también pedimos se nos pueda considerar, en el tema de nuestros costos de operaciones, generalmente una llanta aquí sube cada mes entre 5, 10 bolivianos y nadie lo regula, eso nos perjudica mucho, pero si cuando nosotros queremos incrementar en unos 10 o 20 centavos se nos controla, los medio de comunicación dan más énfasis de cuando sube el pollo, de porque ha subido la papa, el tomate, pero nunca se han podido preguntar porque ha subido un platino, porque ha subido la batería, porque no regulan, es el tema de la regulación sería muy importante, para que nosotros también podamos hacer un servicio, y hablaríamos de que prácticamente con eso podríamos cortar muchos problemas de mal servicio que tenemos. Por ese lado nosotros estamos trabajando y lo que estamos pidiendo también, que el momento que tengamos que cerrar, que ya no sea más los transportistas, porque muchos son de ocasión y pocos de vocación que tenemos dentro del transporte, algunos no podemos salir de este gremio, porque no conocemos otra profesión más que ser chofer, pero otros si se pueden salir, porque solamente han venido hacer la prueba mientras estaba bien, pero cuando estaba mal se van a su gremio y hay están tranquilos.

Entonces esos son los problemas que tenemos, esperemos que en un futuro cambie, estamos viendo también como cerrar filas para que el transporte sea solamente un servicio único dentro de los que estemos integrados como transportistas.

